Numero 19. 5 dicembre 1846

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l' Estero, annata italiane lir. 13 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. = SEZIONE TECNICA: esame sulle: Osservazioni del municipio di Nettuno e porto d' Anzio, sulle necessità ed utilità del restauro del celebre porto neroniano, e di una strada ferrata da questo a Roma, recentemeute pubblicate. - Della strada ferrata Pia-Cassia da città della Pieve a Civitavecchia e del ristauro del porto d' Anzio ec. - Crisi delle ferrate in Austria e Prussia. — SEZIONE ECONOMICA: ragionamento primo intorno all' economia pubblica, secondo il nuovo sviluppo che riceverà dal sistema delle strade ferrate. - Sulla crisi dell' Irlanda, non che sullo studio degli economisti italiani e di fatti comparativi. — VARIETA': l' istmo di Panama. - Scuola centrale di arti e manifatture. - Alcune parole di umile devota riconoscenza.

SEZIONE TECNICA.

Esame sulle: Osservazioni del municipio di Nettuno e porto d' Anzio, sulle necessità ed utilità del restauro del celebre porto neroniano e di una strada ferrata da questo a Roma, recentemente pubblicate. È da lodarsi la sollecitudine della magistratura d' Anzio nel difendere gl' interessi della località, non che l' ingegno dello scrittore nel patrocinare una causa che difficilmente si potrà vincere: imperocchè, oltre ciò che diremo in appresso, se porto d' Anzio va restaurato con grande spesa per servire di scalo a Roma, la spesa è per lo meno ultronea, avendo Roma altri due scali, uno sufficiente in Fiumicino e l' altro ottimo in Civitavecchia. Circa agli altri due usi, cui potrebbe meglio servire Anzio, e cioè pel commercio del levante, e per rifugio delle navi travagliate dalle fortune di mare, risponderemo che il commercio levantino non è peranche nato, e non istà certo per nascere: e in quanto al rifugio non è buon consiglio stabilirlo in una spiaggia dominata da correnti di sabbia che resero inutili prima il magnifico bacino neroniano, e poscia l' innocenziano. Strabone ci ha lasciato al l. V. 340 questa grave sentenza in argomento: *Mihi sola de omnibus thyrrhenis urbibus vetustis, haec* (populonium) *ad ipsum mare condita fuisse videtur:* cum conditores omnibus modis mare *fugerent, quod* importuosa esset ea regio, *aut propugnacula saltem objicerent ne praedationibus essent expositi.* Se gli anziati mi rispondessero che anche *Centumcaelle* ha il porto in quella stessa spiaggia, farei loro osservare che quest' ultimo porto in un col suo sussidiario del Pecoraro hanno la bocca volta precisamente a seconda della corrente, e non rimpetto ad essa come il bacino neroniano e più l' innocenziano; e che quello di Civitavecchia è difeso da un antemurale, fra cui e i moli passano le sabbie spinte dalla corrente senza ingombrare il bacino. Ecco il vero privilegio che ha ed avrà sempre Civitavecchia sopra di Anzio, oltre quello di avere una città fatta e non da farsi.

Dott. Carlo Frulli.

— *Della strada ferrata Pia-Cassia da città della Pieve a Civitavecchia e del ristauro del Porto d' Anzio: risposta del Sig. avv. Benedetto Blasi ad un articolo del messaggero ed alle osservazioni del municipio di Nettuno e di Anzio: Roma tipografia Contedini* 1846. Non parleremo della quistione vertente per un progetto di ferrata tra città della Pieve e Civitavecchia, perchè ci sembra oziosa: stando in noi ben radicata la massima che le ferrate siano sempre utili in qualsivoglia direzione, ma che torni al conto promuovere quelle che più si prestano a favorire il commercio ed il transito statario ed internazionale per le direzioni da esso prescelte senza obbligarlo a divergere: cosa d' altronde più presto impossibile che difficile. Perciò nulla diremo della ferrata fra quelle due città, che un giorno forse potrà utilmente eseguirsi. Diremo piuttosto che circa al tema della preminenza di Civitavecchia sopra porto Anzio, questa pubblicazione, corredata di tavole, onora sommamente l' autore. La materia vi è bene scelta, ben ordinata e bene esposta. Gli argomenti per comprovare che Roma non ha bisogno di porto d' Anzio, purchè tenga conto della sua Civitavecchia, sono lucidissimi. Le autorità di scrittori senza eccezione sono opportunamente messe innanzi: e già gli eruditi sapevano e i dotti appieno conoscono che la spiaggia d' Anzio non tollera a lungo un porto. Il neroniano fu interrato, l' innocenziano lo è in parte, e lo sarà del tutto in avvenire: e lo stesso infortunio accadrà in appresso a qualunque altro porto si volesse scavare in quella plaga infelice; perchè la corrente del mediterraneo vi porta con moto costante, irresistibile, inevitabile la sabbia: ed è per lo meno inutile il voler lottare contro natura. La sentenza di Strabone che quella piaggia non tolleri porto si è sempre confermata e si confermerà, e ogni sforzo, ogni dispendio saranno vani. Si sa che il Mediterraneo soffre una corrente perpetua circolare provocata dall' Oceano che v' entra con gran forza pel bel mezzo dello stretto di Gibilterra. Questa corrente dopo rasentati i lidi della Marmarica, dell' Egitto, della Siria e dell' Asia Minore, si rinforza coll' altra che viene pe' Dardanelli dal Mar Nero, e lambito il litorale greco raggiunge l' Italia. Quivi sulle coste tirrenie depone gran parte di quelle sabbie che tolse alle foci de' fiumi: e sono queste sabbie quelle che aumentando le piagge italiche resero malsane le due Maremme, tosca e romana, che prima furono abitate da numerosi e celebri popoli. Per opera di queste sabbie il Circeo e l' Argentaro s' unirono alla penisola, ma in pari tempo vennero create le paludi pontine, quella di Castiglione, della Pescaia, e tante altre minori, che afflissero l' aere di esalazioni miasmatiche. Laonde se il lavoro dell' uomo è dovunque necessario, lo è più quivi, ma per volgerlo a sanare i luoghi, più che ad iscavare porti, che a lungo non reggono contro l' invasione delle sabbie. E se regge quello di Civitavecchia, lo deve, come dice il bravo autore, alla eccellente sua costruzione, che dà pel suo canale tra il bacino e l' isola passo alle sabbie. Siamo d' accordo coll' autore, che meglio sarebbe dotare Civitavecchia di un buon lazzeretto alla punta del Pecoraro, dove c' è modo di creare con moderata ed utile spesa un eccellente e profondo porto di sussidio, e se Civitavecchia avesse a prosperare di molto, come le auguriamo cordialmente, vi sarebbe modo d' ingrandire il suo bacino coi *doks*, atterrata che fosse la sua veramente troppo ristretta cinta di mura. Ma perchè la nostra Civitavecchia prosperi, si ricordi l' autore che un mezzo infallibile si è quello di porla in intimi contatti con tutti gli empori, nessuno escluso, nemmeno Livorno, col mezzo della intera franchigia del porto, e di tariffe e balzelli moderati, e proporzionalmente anche più bassi degli esteri: e se Civitavecchia potesse un dì venire unita con rotedotti alla Toscana, e al da lui temuto Livorno, fiorirebbe maggiormente: tanto più che per la nostra Roma essa può divenire lo scalo pel levante senza d' uopo di Anzio, che per Roma era neccessario tutt' al più quand' essa dominava la Numidia, la Mauritania e le Spagne.

Dottor Carlo Frulli.

— *Crisi delle ferrate in Austria e Prussia.* Leggesi nella gazzetta privilegiata di Vienna: Le imprese delle strade ferrate hanno provocato per tutta l'Europa idee sì esagerate, del guadagno che doveano produrre agli azionisti, che ne derivò una smania, senza esempio, di prendervi parte.

Siccome codeste imprese, la cui assoluta utilità è pienamente riconosciuta, vennero in ogni migliore maniera favorite e spalleggiate, i *promessi* capitali partecipanti soverchiarono in una proporzione assai superiore alla loro materiale esistenza, almeno relativamente al tempo di realizzarli.

Ma ciò non basta. Gli speculatori approfittarono della esaltazione degli animi, e spinsero gl' immaginari valori nel giuoco di tutte le borse a somme che fanno trasecolare.

Per l' osservatore tranquillo e calcolatore non occorreva una grande penetrazione per predire, in tempi non lontani, crisi che doveano estendersi a tutte le borse d'Europa, ed esservi cagione di grandissimi imbarazzi.

In tale previsione vennero prese negli stati austriaci parecchie disposizioni precauzionali che non furono senza buon effetto, ma che però non valsero a rimuovere intieramente il male dalla nostra borsa.

In prima linea vuolsi collocare l'importante risoluzione presa da S. M. d' incaricare lo stato dei lavori sulle strade ferrate, conservando un bell'ordine nell' eseguirli per via di un procedere regolare, ben calcolato, e proporzionato ai mezzi pecuniari di cui si può disporre.

Ma allora più di una grande impresa sociale era già stata sancita.

All' oggetto di non togliere o scemare l' affluenza dei capitali necessari a codeste imprese nazionali, si sospese fino al 1850 qualunque concessione per imprese private di questa specie, e ciò tanto più, quanto che lo stato colle sue costruzioni, che si eseguiscono sopra un vasto disegno, provvede già ai bisogni delle comunicazioni.

Ma dall' anno 1843 fino al settembre del 1845 gli speculatori si gettarono addosso alle carte di codeste società, e le spinsero a tal eccesso che di troppo oltrepassa il loro reddito e le più brillanti speranze che si possano ragionevolmente nutrire.

Già nel settembre 1845 cominciò la crisi reagente, e di piazza in piazza si diffuse per tutta l' Europa.

Le precauzioni, di cui abbiam di sopra parlato, valsero bensì a mitigare la crisi sulla nostra borsa, ma, per l' indole del concatenamento di ogni grande movimento di denaro, non bastarono a farla intieramente svanire.

Essa comparve dunque qui pure. Andremmo troppo lungi se volessimo narrare e discutere tutti gl'imbarazzi, che ne derivarono, e gli sforzi degl'interessati per liberarsene: essi sono noti e sentiti.

Or, come suole avvenir sempre, da tutte le parti si ricorre per un efficace aiuto presso quello stesso governo, il cui contegno e la voce dovevano da un pezzo considerarsi siccome salutare ammonizione, ma cui sgraziatamente non si è badato.

Rimedii di varie specie furono e vengono di continuo proposti, che possono giovare pel momento ed anche per qualche tempo, ma chi portano con sè stessi il timore di futuri maggiori imbarazzi, il che si appalesa dalla parziale loro applicazione.

Ma gl' imbarazzi di fatto si possono esprimere con una formola semplicissima.

Esiste una grande sproporzione fra gli effetti che si offrono in vendita e le ricerche dei medesimi.

Le cagioni prossime di tale sbilancio sono in parte reali, ma in più gran parte affatto immaginarie.

Una parte dei possessori di azioni di strade ferrate non ha mai avuto il mezzo di soddisfare agl' impegni presi per esse ed ai pagamenti futuri.

Stretti dai creditori e dalle scadenze, codesti possessori o cercano danaro dandole in pegno o le offrono in vendita. Nel primo caso gli effetti vengono in mano agli usurai che fanno la prestanza: l' offerta vendita rovina sempre più il corso.

Un ribasso nei valori, sian essi fittizi o reali, che duri lungo tempo, agisce sulle opinioni, desta timori e apprensioni di grandi perdite; induce ad offerte a qualunque prezzo, ed appunto per questo tengono imprigionati i capitali esistenti, i quali, impiegati con giudizio, toglierebbero in assai breve tempo il male.

In tale condizione di cose, non si può applicare un efficace rimedio se non trovando un onesto compratore, che, provveduto di abbondanti capitali, acquisti gli effetti messi in vendita e li paghi agli offerenti.

Nell' onesto compratore si può fidare ch' ei non sarà indiscreto col venditore; ma non si può pretendere da lui che pigli parte al giuoco e al rischio, e si esponga a rovinarsi.

Ora un tale compratore, Sua Maestà, nella più semplice considerazione delle nostre circostanze, lo ha creato nella straordinaria cassa di credito nuovamente istituita, e analoga alla Direzione d'ammortizzazione del debito pubblico.

A questa Cassa furono assegnati mezzi tanto abbondanti da soddisfare intieramente ai reali bisogni. Essa poi porrà un saldo confine, oltre il quale nessun valore reale correrà più rischio di andar perduto in quelle imprese sociali, che S. M. ha indicato siccome utili allo stato. E particolarmente poi possono rimaner tranquilli tutti quei molti piccoli possessori di azioni delle imprese dette di sopra, i quali, se strascinati da false seduzioni hanno pagato oltre il dovere i loro effetti e soffrono qualche perdita, possono ora considerare siccome assicurato il loro real valore, e tenersi certi di poterli vendere convenientemente, se mai si trovano costretti da disfarsene.

Non possiamo dubitare che la turbata fiducia non sia per essere ristabilita colla disposizione ordinata da S. M. in quel grado che sarà compresa e che lo mostreranno gli effetti nella sua applicazione.

Sincero amore de' nostri concittadini, verace brama di sollecita costruzione delle ferrate nello stato pontificio e in tutta Italia ci hanno mosso a ripetere il suddetto articolo e a dirne qualche parola, intesa mai sempre alla moderazione tanto nel caso di predicati vantaggi quanto nell' altro di avvenute crisi o disgrazie. L' uomo onesto e prudente non solo desidera le strade ferrate, ma vuole cooperarvi, e cooperarvi se non colle speranze di uno smodato guadagno, certamente del frutto medio del capitale che immette, e fors' anche meno, compensandolo pel ripieno una interna compiacenza, qual è di dire: IO PURE VI HO CONTRIBUITO: *quest' uomo, discreto e tale come tutti dovrebbero essere nelle circostanze, leggendo la riferita crisi, dirà fra se e se: Io e la mia famiglia non vogliamo nè dobbiamo esporci a siffatte disgrazie avuto anche riguardo al surriferito riparo che per molti sarà pervenuto dopo la loro ruina, e che in molti altri è mancato o può mancare. Io desidero ed anzi agogno le strade ferrate e mi pare sempre di esser su di un vagone ed in poco d' ora stringere più e più volte all' anno la mia famigliuola, i miei nipotini e l' amoroso genero che vivono lontani da me le centinaia di miglia. Tutti mi correranno incontro e sorrideranno di amore e poi di meraviglia quando farò loro gustare i frutti del mio poderetto come se li avessi allora allora staccati dall' albero e portati a casa. Così opereranno essi pure, e nelle solennità potrò sedere con tutta la famiglia alla stessa mensa, senza pregiudicare ai lontani affari di loro e benedirò chi ne ha procacciato tanta consolazione, e vieppiù mi compiacerò se io stesso vi avrò dato mano. Ma siffatta compiacenza la voglio propriamente godere e senza trepidare e senza bisogno di una mal intesa protezione che, per riparare una incauta intrapresa, procacci danno a mille altre ottime. Voglio continuare a provvedere come in passato al mio commercio senza toglievi un obolo che gli sia necessario, voglio aver sempre a parte il solito peculio per le inattendibili eventualità, e quello che mi rimane, che pur qualche cosa mi rimane e ulteriore economia posso fare, voglio offrire alle ferrate, dovessi anche perdervi, chè per le prese precauzioni senza rovinarmi io pure avrò soddisfatto di un tributo questo mirabile trovato, il quale al solo pensarvi riempie l' animo e la mente del più lieto avvenire.*

Quanto siano necessarie le notate previdenze se ne vegga un chiaro esempio nel fatto che segue:

Scrivono da Berlino in data dell' 8 novembre: » Vi è pieno scompiglio alla nostra Borsa, senza che vi entri punto la politica; la è una quistione grave per l'avvenire delle strade ferrate, quistione che tocca insieme al ben essere dei ricchi ed all'esistenza degli operai. La maggior parte degli azionisti delle strade ferrate ricusano di effettuare i versamenti necessari per le strade che si costruiscono. Trattasi, per la quistione di diritto, di saper se le Compagnie troveranno bastante appoggio nel governo per poter ricorrere alla forza della legge. Da un altro canto, questa coazione rovinerebbe un gran numero di famiglie agiate ed oneste che, per la loro caduta, susciterebbero nuovi imbarazzi al governo. Una circolare, emanata dall'amministrazione superiore, raccomanda alle Compagnie di limitar i lavori allo stretto necessario. Inoltre niuna nuova Compagnia potrà stabilirsi senza previo permesso del governo, e sfortunatamente sono questi rimedi giungono troppo tardi. Infatti le Compagnie non hanno alcun bisogno di tale raccomandazione. I lavori cominciati sono ridotti, è gran tempo, al meno possibile. Tuttavia, se essi fossero affatto interrotti, non solo il danaro speso sarebbe affatto perduto, ma si potrebbe ancora temere che gli operai rimandati tumultuassero. Parlasi perciò di sequestri da operare sugli azionisti ricalcitranti, e questa circostanza dar può un'idea dello stato delle cose alla nostra Borsa. Aspettasi da un giorno all'altro un intervento per parte del nostro governo. Trattavasi di prestiti da farsi dallo stato; ma questo ricusò, per la semplice ragione che testè ancora l'erario si è veduto costretto di far un'emissione di nuove cedule di Banco per la somma di 35 milioni di talleri. »

Molti, che erano entusiasti delle strade ferrate, alla lettura di questo e del precedente articolo spogli di quella guida che sì è necessaria per il popolo, e in tutti i ceti vi è il suo popolo e forse più dove si crederebbe o dovrebbe essere meno, precipitarono nell' eccesso opposto e mutarono affatto opinione. Invece dovrebbero, meglio consigliandosi, ripetere a se stessi: Approfittiamo della lezione; chè siamo anche in tempo, ma il profitto sia qual si conviene non all' uomo che ad ogni volger di casi si dà per vinto, non all' uomo gretto suista, *ma all' uomo moderato, prudente, che concorre col suo superfluo e col frutto della sua economia, da lui tenuto capitale ozioso, alla grande opera delle ferrate, perchè in esse scorge non tanto il suo interesse particolare, quanto quel bene che è di tutti e per tutti, e che insieme possono procacciarselo e goderlo nella comune lietezza il nero ed il bianco, senza distinzione di razza, non che di nazione e di paese; e senza chiamarsi l' un l' altro stranieri, vocabolo ormai bandit o dal codice della moderna civiltà.*

SEZIONE ECONOMICA.

Ragionamento primo intorno all' economia pubblica, secondo il nuovo sviluppo che riceverà dal sistema delle strade ferrate.

Le strade ferrate abbreviano il tempo che sulle strade comuni si dovrebbe impiegare in un determinato viaggio. Ecco l' unica utilità, dicono gli avversi alle cose nuove, che le strade ferrate procacciano. In verità non sarebbe di grande importanza il comodo d' impiegare due ore anzi che un giorno per volare fra le braccia d'un amico, visitare monumenti di belle arti, intervenire ad una festa. Questi oggetti di curiosità o di mere visite singolari non varrebbero certo la pena di darsi tante cure e impegnare tanti capitali quanti le ferrate richieggono per la loro attivazione, e se la cosa si limitasse solamente a ciò, per vero che fra' molti torti avrebbero pure una ragione quegl' individui, che intrattenendosi da mane a sera sulle proprie cose e, tenaci del metodo che loro fruttò materiali ed esclusivi vantaggi, non sanno estendersi al di là del selvaggio *suismo*, che fu ed è pur troppo, non è soverchio il ripeterlo, uno de' più forti ostacoli al progredire delle civili società verso quella migliore esistenza cui legge superna indeclinabile le destina

Ma le strade ferrate inducono ben altri vantaggi. La celerità del cammino e la conseguente sicurezza delle persone e delle merci formano bensì un pregio dell' ingegnoso trovato, ma non il tutto che se ne debba ripromettere. L' impiego delle menti e delle braccia offerto dalle ferrate alle masse, l' eccitamento all' operosità ed all' industria, il rapido conseguente sviluppo del commercio sono a nostro avviso ben più valutabili effetti di questo potente mezzo di comunicazione svelato dalla provvidenza ai moderni quasi a sorreggerli nel grande assunto della *civiltà* de' popoli. E già l' economia civile, che tende appunto a segnare le vie ed a svol-

gere rettamente i modi influenti a rendere uno stato popoloso industre e potente, conobbe tutti i valori del nuovo congegno, e dotti economisti non esitarono ad annoverarlo fra le cause immediate della felicità delle nazioni.

C' increscerebbe lasciare queste parole senza il corredo di una breve disamina. L' osservazione, l' esperienza e il raziocinio sono non meno in genere i grandi fattori dello scibile umano, di quello che in ispecie il fondamento della pubblica economia, la quale come tutte l' altre scienze, attingendo da quelle fonti i dati che più direttamente interessano a' suoi fini, forma poi quell' insieme di principi e di teoriche, che valgono di norma alla saggezza de' governi, ed a tutti coloro che si trovano al regime de' pubblici affari. Fra esse teoriche avvi quella, che fonda tutta la ricchezza dei popoli moderni sul lavoro tanto morale che industriale e sul cambio, stabilendo a canone della prosperità del primo la maggiore divisione possibile anche sorretta per la parte materiale dagli agenti meccanici; imperocchè con essi se ne ha il più esteso sviluppo col minore dispendio; e del secondo la libertà e la facilità di praticarlo ne' mercati che si reputano più utili, e quindi la rapidità de' trasporti a minimi sborsi. Sintomo della prosperità dell' opera e lavoro qualunque si è l' istruzione e l' abbondanza de' capitali, avvegnacchè, moltiplicando di questi l' impiego, vieppiù quello fiorisce, e rende ricco il paese. Sintomi della prosperità del cambio sono: 1.° la maggiore realtà e quindi la maggiore possibile limitazione della nominalità della circolazione destinati a procurare le permute o a pagare il prezzo de' prodotti, realtà che tanto più agevolmente si raggiugne quanto più essi valori non vanno soggetti ad ostacoli o al timore dell' abuso di potere; 2.° la solidità del credito, che giova a rendere più proficuo l' uso de' valori, ed economizza di molto nelle spese de' loro impieghi.

Da siffatti canoni fondamentali può desumersi la somma importanza delle ferrate. O si riguardino nel rapporto del loro esercizio, e l' occupazione di un notevole numero di menti e di braccia, sia ne' centri amministrativi, ne' corpi tecnici e nelle stazioni, sia nelle officine lungo le linee alla direzione de' treni ec. soddisfa alla regola suespressa della maggiore divisione possibile del lavoro; o si riguardino ne' loro effetti, e colla celerità del trasporto sia dell' opera del pensiero come de' materiali prodotti costringono a formare più estesi raggi alle circolazioni, a sollecitare i cambi, somministrando indefinite facilità di praticarli; senza guardare al fruttifero movimento d' ingenti capitali, ed alle rapide relazioni tra popolo e popolo, tra nazione e nazione, generanti senza dubbio nuovi bisogni, e quindi moltiplicazione di prodotti e di consumi. Troppo lungo sarebbe il descrivere i prodigiosi effetti che da simile agente dell' economia pubblica è luogo a sperare; e perciò contenti noi per ora di questo cenno in risposta a coloro che ravvisano ne' rotedotti il solo vantaggio della brevità del tempo a percorrere una strada, torneremo sulla materia col divisamento di fare ragionamenti tecnologici sviluppando ed applicando i principi della economia pubblica al sistema delle reti ferrate non senza accennare per giovare alla intelligenza d' ognuno alla più ricevuta spiegazione dei vocaboli, che appartengono a questo straordinario veicolo di comunicazione.

— *Sulla crisi dell' Irlanda, non che sullo studio degli economisti italiani e di fatti comparativi.* Prendiamo argomento, a dire alcune parole sulla calamità dell' Irlanda, da una notizia recata dai fogli francesi, ed è che nel giorno 8 scorso ottobre una deputazione della città di Dublino si è portata al palazzo del vice-re per comunicare al luogo-tenente le risoluzioni dell' adunanza avuta il 2 detto, e presieduta dal loro prefetto. La somma delle risoluzioni sta in questo, che i cittadini di Dublino tengono che il governo farebbe all' Irlanda un grande benefizio, se alle compagnie delle ferrate anticipasse dei fondi presi dal tesoro, al fine di potere immediatamente cominciare i lavori nelle linee già approvate, e così dar modo ai poveri di procacciarsi pane coll' occupazione delle braccia. Il luogo-tenente ha risposto, *essere l' affare di competenza del governo di Londra, assicurando i deputati di dar corso alla debita informazione.*

Le cause del presente pauperismo in quest' Isola, che conta sette milioni e mezzo d' abitanti, derivano da fatti troppo noti nella storia. La lunga lotta, fra i due principi religiosi e fra i partigiani delle rispettive dinastie, finì col rendere l' Irlanda affatto dipendente dall' Inghilterra. Perduta la nazionalità politica si fermò ogni progresso di civiltà e d' industria nelle classi laboriose. Dal 1800 epoca della totale sommissione fino al 20 novembre 1837, in cui la regina Vittoria aperse la prima seduta del nuovo parlamento, non erasi ancor richiamato all' attenzione generale lo stato del governo in Irlanda, e la necessità di migliorare le corporazioni municipali, sebbene parecchi scritti pubblici avessero in diverse epoche precedenti fatto sentire energicamente il bisogno di radicali provvidenze. Le vicende di quella importante proposta sono alla scienza di tutti. Per noi basti avere accennato all' epoca per avvertire che corrono nove anni compiti senza che siasi ancora pensato a svellere dalle radici quelle cancrene profonde che desolano e mietono il popolo irlandese. Freme tuttavia l' umanità d' Europa nel conoscere come quell' Irlanda naturalmente più favorita della gran Brettagna, le cui coste per ogni dove inaccessibili sono fornite di molti stupendi porti, le cui vaste pianure interne agevolano la formazione di strade e canali, il cui suolo e clima, l' abbondanza dell' acque sono oltre ogni dire vantaggiosi all' industria, trovisi ora nel sommo della miseria e flagellata dalla fame non ostante che il governo inglese abbia finalmente dato opera a più spedienti per alleviarla, ordinando lavori di utilità generale, provvedendo grani, instituendo Giunte di soccorso, anticipando somme ai proprietari, e non ostante che la carità privata siasi di qualche guisa riscossa con abbuonare ai fittaiuoli in parte o in tutto le rendite scadute, con acquistare e poi rivendere al prezzo di costo grandi quantità di cereali, con dispensare gratuitamente il vitto a parecchie famiglie.

La continuazione però del deplorabile stato delle cose nell' isola mostra che i combinati soccorsi della potenza e della ricchezza non sono che rimedi palliativi. Solo che si consideri che il disavanzo del raccolto delle patate sale, giusta computi moderati, a 250 milioni di franchi, si è subito convinti che gli sforzi fin qui usati non porteranno che un momentaneo e frazionario sollievo a quegli oppressi. Se tornasse qui il richiedere come mai quel governo, che si decanta modellato sulle più provate teoriche dell' economia politica, non abbia in tempo previsti e prevenuti tanti mali, sarebbe pur forza rispondere che anche le meno imperfette istituzioni non hanno veruna efficacia, quando la loro esecuzione sia affidata alle mani del sordido interesse, che è il più inesorabile nemico del senso morale e della ragione. Nè d' altro modo è spiegabile l' impassibilità con cui si ascolta in Inghilterra specialmente negli alti ceti l' eccidio degl' irlandesi, per cui giova credere che il suismo de' capitalisti non si commova che pel verso di trarre partito dalle circostanze. Nella nostra Bologna quando allo sciogliersi dell' armata italica non tanto la carestia de' cereali quanto il tifo petecchiale crucciava le famiglie de' poveri, non ostante lo stato di commozione che l' una e l' altra causa induceva, si avvisava con mirabile sollecitudine ai sussidi medici, e s' imprendevano lavori pubblici. La strada porrettana lungo il dorso de' monti ripete la sua origine da quegl' infortuni. Fornito il povero di lavoro, il genere comparve tosto, perchè era la certezza che non mancherebbero mezzi ad acquistarlo; e le previdenze dell' autorità vennero sì opportune, che fu di compiacenza il vedere sopportarsi dal popolo le due sventure con indicibile moderazione. Bisogna inoltre convenire che qui stanno principi di umanità radicati negli animi, e dottrine d' economisti che consultate all' uopo non lasciano desiderare le teoriche delle scuole d' oltramonti. L' Italia, è Say che parla, *ebbe l' iniziativa dell' economia pubblica, come l' ebbe dopo il rinascimento delle lettere in pressochè tutti i generi di conoscenze e di belle arti.* Fino nel 1613 il calabrese Antonio Serra tra gli orrori d' un carcere politico decennale scriveva i primi elementi dell' economia civile segnalando il potere produttivo dell' industria, per cui fu con ragione chiamato il fondatore della scienza economica. Dopo lui fino a quel vasto e conciso ingegno di Romagnosi, le cui orme con tanta dignità traccia ora in Torino lo Scialoia, conta l' Italia una serie non interrotta di scrittori in tale scienza, da non invidiare la gloria che d' altronde meritamente s' acquistarono gli economisti delle varie nazioni d' Europa; sicchè non rimane a desiderare se non che la gioventù italiana ravvalori l' amore allo studio delle classiche opere de' nostri padri, onde più presto restino divelti alcuni popolari pregiudizi che pur troppo germogliano tuttavia nel volgo in siffatto genere di cose, e venga sfuggito massimamente l' errore di dedurre capricciose conseguenze da cause naturali, evidenti, uniformi in tutti i tempi, e che non potendo a meno di recare sempre gli stessi effetti hanno una sola via di salute, quella di promuovere il commercio sottraendolo dagli ostacoli; l' industria, animandola coll' incentivo della libertà legale; la morale, coll' impedire rigorosamente l' oziosità e il libertinaggio; la buona educazione, coltivando i figli del popolo nell' arti produttive. La necessità di tali studi si fa più che mai oggi sentire, oggi che i destini sembrano sorridere a questa madre delle scienze e dell' arti col lusingato ritorno del commercio orientale nel gran bacino del mediterraneo; e ci gode l' animo ripetendo che sotto gli auspici di re Carlo Alberto esimio proteggitore delle scienze e degli scienziati, la cattedra di pubblica economia siasi aperta in quella capitale, e chiamato a sostenerne l' onore l' illustre italiano summentovato, di cui suona sì bella fama e per l' opera data in luce, e per le lezioni pronunciate non ha guari, sulle quali è nostro avviso d' intrattenerci ne' venturi fogli seguendo i dettati del classico Petitti.

Ma ritornando all' affliggente argomento dell' Irlanda, che scegliemmo a soggetto di quest' articolo, preghiamo il lettore a instituire un semplice confronto de' fatti esposti, e dedurne legittime conseguenze. Nello stato nostro appena si appalesarono sintomi di calamità pubblica, vi si accorse d' ogni maniera, sicchè rimasero soffocate ne' loro germi le qualunque tendenze a profittare della sciagura. In Irlanda dopo una continuata oppressione, e dopo tutti i sinistri effetti di un sistema combinato dalla vendetta e dall' egoismo per far soffrire a que' miseri sostenitori della croce le più acerbe e disperate situazioni della vita, sono corsi nove anni in dibattimenti per finire in accordare rimedi palliativi. E nonostante si proclama l' instituzione brittanna l' esempio e il modello de' governi mentre si è letto ne' pubblici fogli che i parochi riferivano la morte di questo o di quel popolano decisamente avvenuta per fame come se avessero riferito una morte naturale, e quel che più monta, che s' erano accorti della causa di morte in atto d' apprestare gli estremi soccorsi di religione; che quando cinquecento uomini a *Dungarron* s' erano armati per procacciarsi un tozzo di pane, loro si spediva contro a tutta corsa un corpo di dragoni ben pasciuti e lesti della persona, e si fugavano quegli uomini non per la forza ma perchè l' amore de' figli potè più che il digiuno; che alla proposta di umani Irlandesi di somministrare fondi alle compagnie delle ferrate per attivare lavori ed occupare le braccia del popolo, si rispondeva dal luogo-tenente dipendere la decisione da Londra; locchè equivaleva a dire, perisca l' estenuata popolazione d' Irlanda, ma non si offenda l' orgoglio della capitale dominatrice.

VARIETÀ.

L' istmo di Panama. Il perforo dell' istmo di Panama, intrapresa che arrecherebbe una felice rivoluzione nel moto commerciale del globo, dipende da molte eventualità. Ogni volta che questa intrapresa fa un passo, le sopravviene qualche incidente che la fa retrocedere. È purtroppo anche oggi siamo alle stesse condizioni; giacchè mentre per una parte una compagnia franco-inglese progetta quest' utile lavoro e già è in accordo col governo della Nuova Granata, dall' altra parte l' oggetto dell' intrapresa, l' istmo, va incontro ad essere e forse anche nel momento che parliamo è la sede di una nuova guerra civile.

Il generale Florèz, presidente da molto tempo della repubblica dell' Equatore, oggi è decaduto dal suo potere, e sta facendo in Ispagna grandi preparazioni per ricuperarlo. Egli ha arruolato una piccola armata composta di spagnuoli e d' irlandesi che il suo aiutante di campo, il colonnello Wright, ha ingaggiato. Ha pure armato una piccola flotta, e sta per partire dalla Penisola. Al fine poi di approdare al porto di Guayaquil, mediante il quale la repubblica dell' Equatore comunica coll' oceano e per non far il lungo giro del capo Horn, egli ha dato a conoscere essere suo divisamento di traversare l' istmo di Panama. E in fatti questa sarebbe la via da preferire nella sua spedizione, ma il governo della Nuova-Granata, dal quale dipendono e il paese fra Chagres nell' Atlantico e Panama sul Pa-

cifico, ricusa il passaggio, e non potrebbe, anche volendo, permetterlo, perchè gli verrebbe contro l' Equatore e così rinoverebbersi gli antichi dissidi fra le diverse parti dell' antica repubblica di Colombi. Nulladimeno il generale Florèz insiste proclamando di essere sostenuto dal governo spagnuolo, lo che raddoppia la opposizione della Nuova Granata una volta sua colonia.

Siffatto complesso di circostanze è opposto al grande lavoro dell'istmo. Ogni intervento europeo in codeste acque, fosse anche di una semplice compagnia di pubblici lavori, può dar luogo a sospetti. Inoltre il governo della Granata n' ha abbastanza a dover pensare alla difesa del territorio per non potere assistere alla intrapresa. Sono venti anni circa che fu progettato il perforo dell' istmo, e cioè subito dopo la indipendenza del continente. Nacque il pensiero a Bolivar, il quale erasi già dato alle prime esplorazioni del terreno, quando la morte troncò quella preziosa vita nel più bello delle speranze. Intorno alla stessa epoca, Guglielmo Re de' paesi bassi, aveva concluso un trattato colla repubblica dell' America centrale allo stesso fine di praticare il foro in altra situazione dappresso al paese di Nicaragua. Il 1830 rovesciò tutti questi preparativi all' istante che si andava ad effettuarli. In seguito il Messico ha ordinato gli studi pel passaggio dell' istmo a Tehuantepec; e, anteriormente alla guerra attuale cogli stati-uniti, si formava una compagnia per tentare il lavoro incoraggiato dai risultamenti che gl' ingegneri avevano ottenuto. Il governo francese ha fatto eseguire gli studi in proposito fra Panama e Chagres incaricandone il sig. Garella, il quale, dirigendo la sua attenzione sulla contrada propria di Panama, ha trovato che la congiunzione dei due oceani non dista che di 76 chilometri. Ma ecco de' nuovi pericoli di guerra, dei piani d' invasione; i quali minacciano di ritardare ancora per molti anni una intrapresa da cui tanto bene potrebbe derivare.

Questa notizia, tolta dal Debats, pare contraddetta dal seguente documento diretto il 24 settembre p. p. da Madrid a Parigi:

,, Onorato dell' amicizia del generale Florèz, ex-presidente della repubblica dell' Equatore ed esattamente informato de' suoi progetti, mi ha molto sorpreso l' articolo inserito in uno de' più reputati giornali della Francia, pieno d' inesattezza per riguardo alla spedizione che il generale sta preparando. Bramoso di rettificare questi errori, io credo che il miglior mezzo sia di indirizzarmi al Redattore di quel giornale al fine di persuaderlo a dar peso ai motivi che mi guidano a pubblicare questa dichiarazione.

,, Il generale Florèz, egualmente illustre tanto pe' suoi talenti e per le sue estese cognizioni quanto per la grande pratica degli affari, è, credetelo, incapace di intentare qualsiasi atto che possa menomamente ledere diritti debitamente acquisiti, e però è impossibile che egli provochi una ingiusta guerra. Egli assolutamente non pensa, nè ha mai pensato di traversare l' istmo di Panama, e molto meno per conseguenza si è fatto a domandarne il permesso al governo della nuova Granata, e quindi il governo spagnuolo non poteva appoggiare l' esecuzione di un progetto, che non esiste. Gl' intraprenditori dell' apertura dell' istmo possono dunque, senza alcuna tema, continuare i loro utili lavori e tranquillarsi degli ostacoli che potessero temere dalla spedizione del generale Florèz.

,, Profitto poi di questa occasione per dirvi partitamente, ma sommariissimamente, dei gravi motivi di questa spedizione, certo che rimarrete convinto della sua ragionevolezza e convenienza. Il generale Florèz fu dal voto unanime della convenzione nazionale, adunata a Quito nel 1843 e composta dei più grandi uomini del paese, eletto a presidente della repubblica dell' Equatore per otto anni. Erano appena scorsi due che a Guayaquil scoppiò una rivoluzione militare. I rivoltosi furono vinti in due combattimenti. Nel frattanto il presidente, vinto dalla propria magnanimità, firmò un trattato di amnistia e cioè di riconciliazione e di dimenticanza, congedò le sue vittoriose truppe, ed egli abdicò il potere supremo allontanandosi dall' Equatore. La fama di sì generosa azione si ripetè in tutta l' America e fece eco altresì in Europa; ma i rivoltosi, dimenticando con grande perfidia i loro giuramenti, violarono il trattato conchiuso col generale, e spinsero il loro spergiuro a tanto che non arrossivano di manifestarsi pubblicamente e si diedero a sì inumane persecuzioni da non trovarne consimili nelle storie dei popoli i più barbari. Le loro vittime, e cioè i ricchi proprietari, gli alti funzionari, i veterani della indipendenza e quasi tutti gli stranieri rivolsero il pensiero al generale Florèz, forse rimproverandolo di averli abbandonati senza garanzia a quella furibonda rabbia, e a lui si offrirono quali cooperatori se egli avesse in animo di riparare ai mali per sua troppa generosità cagionati, e di ridonare quella pace di cui si rallegravano sotto il suo paterno regime. L' illustre cittadino non poteva rimanersi indifferente a siffatti rimproveri non che alle generose offerte, nè tollerare più a lungo la violazione di un solenne trattato, e i delitti di coloro che, disonorando la repubblica dell' Equatore, hanno sagrificato ai più atroci suplizi tanti distinti e probi cittadini. Questo perturbamento del suo virtuoso animo è la cagione che lo ha determinato ad imprendere di nuovo la difesa di una causa sì giusta qual è quella dell' umanità. Ad assicurarne la riuscita egli ha avuto ricorso ad un prestito ipotecato sopra il suo patrimonio, ha dato luogo ad una spedizione di volontari senza intervento di qualsiasi straniera potenza, non ascoltando che le sue proprie ispirazioni, e calcolando sulla sola simpatia di Spagna, Francia ed Inghilterra; della prima perchè fu egli che la riconciliò coll' Equatore; della seconda perchè fu egli che le procacciò con esso Equatore un vantaggioso trattato di commercio; e dell' ultima finalmente perchè egli solo può assicurarla del pagamento del pubblico debito, come un giornale di Londra ha dovuto recentemente confessare nelle circostanze di una perdita che hanno patito i creditori inglesi. — ,,

Ho l' onore ec.

Emanuele Borja.

,, Il signor Borja conosce il mio modo di pensare, e però garantisco, sopra la mia parola, tutto quello ch' egli ha detto.

Madrid 24 settembre 1846

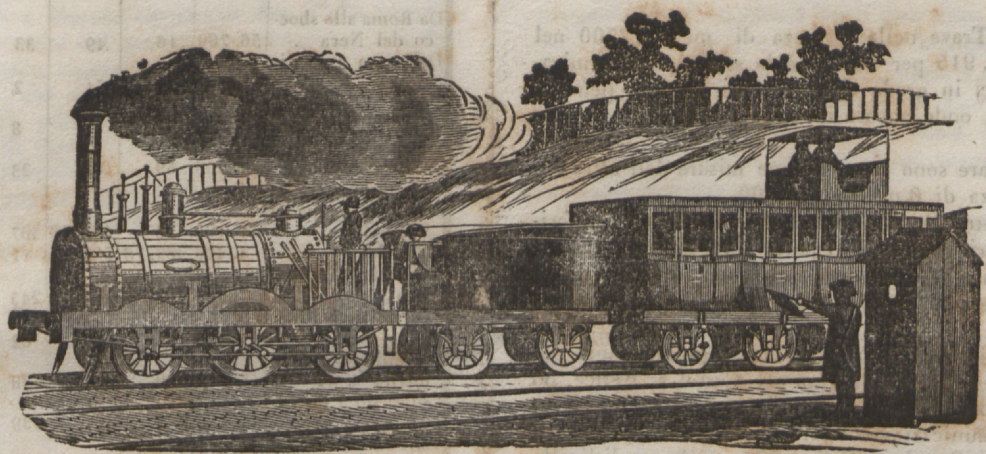
Iuan-Iosé Florèz. — ,,

Sainte Rose con lettera del 19 ottobre da Parigi e Francisco Aguirre deputato al congresso dell' Equatore si oppongono alla più parte delle asserzioni di Borja e per conseguenza di Florèz, ma così genericamente che non le infirmano.

— *Scuola centrale di arti e manifatture.* In Francia e nel Belgio si è riconosciuta la necessità di stabilire una scuola apposita pei giovani che desiderano apprendere le industrie relative alle strade ferrate. In Francia son già diciassette anni che esiste una scuola centrale di arti e manifatture, senza però che siavi una istruzione a parte di quanto è necessario ai treni e ai rotedotti, ed a formare idonei conduttori-meccanici delle locomotive. Il desiderio però di questo ramo separato d' istruzione non tarderà ad essere soddisfatto, avvegnachè si affermi che i direttori della scuola se ne occupano seriamente. L' anno scolastico 1846 della scuola centrale è stato chiuso il giorno 11 agosto p. s. In tal giorno sono stati rilasciati diplomi da ingegnere a trentatrè allievi più distinti, e certificati di capacità a diciassette degli allievi che se ne sono mostrati meritevoli; e già molti di essi allievi tanto ingegneri che capacisti hanno subito ottenuto impieghi nelle compagnie delle strade ferrate o nelle principali *usines* o manifatture.

— *Alcune parole di umile devota riconoscenza.* Questo giornale, che prese nome — *delle strade ferrate* — e nacque nel faustissimo dì nel quale dal SOMMO che oggi ci regge e governa escì quella voce di carità tanto potente che mutò aspetto a queste nostre contrade e portò anche a noi un glorioso ma incruento luglio, questo giornale non ha mai dato intero sfogo alla piena dell' affetto mossa dal divino atto; e sì che più d' ogni altro il dovea perchè, fra le parole, dette dal GRANDE a beneficio dell' umanità non che de' suoi stati, non è certamente ad annoverare per ultima la agognata concessione delle strade ferrate. Desso non osava; costretto a rimanersene dall' altezza del subietto; ma una specie di nuovo omaggio, dalla devozione e riconoscenza offerto, gli dà animo a rompere il mal represso silenzio. Il popolo che l' offeriva è l' ottimo cittadino il buono e laborioso abitatore di Comacchio, il quale spontaneo si diede a tutto quel gaudio di cui un grato ed ingenuo cuore è capace. Aprì la solennità un triduo di rendimento di grazie all' Altissimo, ove pontificava e proferiva una dotta omelia sulla pace e la concordia l' amorevole ed erudito Vescovo S. E. M. Michele Virgili; — splendide limosine alle più povere famiglie cui lo stesso generoso Vescovo fu largo di particolari soccorsi; — suoni di gioia con bellici istrumenti; — apprestamento di giuochi e di gare, cui un numeroso concorso di popolo prendeva parte giuliva e dignitosa anche pel distinto seggio che vi avevano le autorità civili e militari, presiedenti ad ogni maniera di sì belle dimostrazioni; — tutto questo preludiava a quelle nuova specie di omaggio di cui sopra accennammo, vogliamo dire ad una *Regata*, quanto magnifica altrettanto avvenente dimostrazione che nello stato pontificio la sola Comacchio poteva offerire in sì straordinaria solennità. Noi non sapremmo a parole meglio descriverla di quanto altri ne dissero, bensì esterneremo che il diletto in allora sentito, oggi in noi pure si è rinovellato, vedendo quella *Regata* ritratta in tela con tanto magistero dall' artista comacchiese sig. Giuseppe Felletti. Sia lode a que' maggiori estimati cui nacque il pensiere di perpetuare per siffatto modo il bellissimo giorno in cui si solennizzava un ATTO che costituirà nella storia la gloria del nostro secolo. Non appena venne il lodevole pensiero comunicato al patrio artista che egli ne compose tosto il concetto in disegno e, vieppiù confortato a ritrarlo a colori in tela, non ha ommesso cura per la riuscita. Non è nostro assunto l' accennare ai pregi dell' opera, perchè non è delle nostre forze cotanto impegno. È bensì parso a noi che il soggetto meritasse una menzione dal lato della riconoscenza e del nobile esempio che i comacchiesi dimostrano nel commesso lavoro; il quale, come per noi si diceva, essendo destinato ad eternare la memoria del grand' atto di Pio — il perdono — che più veramente diede occasione alle feste e svegliò ad incontentabile entusiasmo anche Comacchio, onora non meno il magistrato che ne verrà in possesso, quant' anche l' artista che lo eseguiva. Bello sarebbe rassegnare ai piedi Sovrani questa tela, non fosse che per mostrargli in fatto che se la sua capitale con archi di trionfo e con magnificenza di apparati ha festeggiato la incomparabile munificenza, anche all' estremo dello stato, Comacchio non ha sentito meno di gratitudine al virtuoso e magnanimo concetto. Nè dal lato dell' arte pare a noi che fosse men degna questa tela dell' onorevole invio, perocchè se voglia riguardarsi in senso materiale, tu vi scorgi quell' aere leggero e lucido; quell' acqua fluida trasparente; quelle minutissime macchiette sì vagamente aggruppate; e un colorito di sì facile e spontanea armonia colla generale intonazione, che certamente non meritiam taccia di parziali se con distinti artisti diciamo che quest' opera non isgradirebbe ai più valenti nella prospettiva. Se poi voglia giudicarsi di quello che noi diciamo vita ossia parte morale, concetto artistico, ti pare raggirarti per quelle barche e giubilare fra le centinaia di barcaruoli che tutti festeggianti e in diverse attitudini, esprimono gioia indirizzando a gara le prue al centro del semicircolo dove in alto seggono i rappresentanti del FESTEGGIATO, a cui fa bella corona la eletta della città. Ti credi udire applausi, musica e di entrare a parte dell' entente tripudio.

Tardi con queste sincere espressioni, primi col cuore, tributiamo la nostra umile e devota riconoscenza; e forse non avremmo mai riguardato tant' alto se non ci avessero prestato argomento la singolarità della dimostrazione; il sagace e generoso pensiero di mantenerne sempre viva anche nei futuri la memoria; la felice esecuzione di quella tela; e finalmente il buon popolo offerente che nella principale sua industria peschereccia dà bella opportunità di un sublime approssimarsi di mistici avvenimenti.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 20. 12 dicembre 1846

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. — SEZIONE TECNICA: passaggio dell'appennino per la provincia dell'Umbria in Ancona, ragionamento del cavaliere Giuseppe Riccardi. - Indicazione di un passaggio fra l'Umbria e le Marche, di Michele Balducci. - Ferrata a progettare da Ancona a Roma. — SEZIONE ECONOMICA: libertà dello scambio. — VARIETA': società toscana per l'industria del ferro. - Panizzazione di frumento e barbabietola.

SEZIONE TECNICA.

Passaggio dell'appennino per la provincia dell'Umbria in Ancona, ragionamento del cavalier Giuseppe Riccardi. Adempio ai comandi della magistratura di Terni se dirò alcuna cosa sulla strada ferrata da passare lungo la Valnerina per la comunicazione del mare Mediterraneo coll'Adriatico.

1. Per comprendere adequatamente l'oggetto in tutti i suoi punti, premesso un profilo dall'uno all'altro mare, ne ho formati dei quadri sinottici, ove i numeri altimetrici dei luoghi, toccanti questa nuova opera, danno i termini per trovarne la incognita. Le distanze rette ed orizzontali di essa, paragonate a quelle sulle sviluppate di ciascuna strada di comunicazione, mi diedero le diverse pendenze non solo, ma del quanto codeste distanze doveano accrescersi per giungere alla cifra della cadente percorribile comodamente dalla detta strada ferrata ritenuta la massima pendenza dell' 1. 20 per essere analogo alla Memoria della Commissione Amministrativa di Spoleto, Tipografia Bassano 1846.

2. Porta il primo di essi (specchio num. 1.) che le rette di congiunzione dall'uno all'altro luogo segnate, fanno risultare la distanza da Roma in Ancona di kil. 216, che la sviluppata delle strade di comunicazione è di kil. 286. 4 e che queste per ridurle alla linea percorribile colla strada ferrata, aumentano di kil. 9, onde la distanza ascende a kil. 295. 4.

3. Se osserviamo le diverse pendenze, troviamo che da Roma allo sbocco della Nera nella distanza di met. 78500 pende 0.m 042 per 100, onde nessuna difficoltà, sia per il suolo, come per le curve da farsi a grande raggio. Dal Nera per rimontare a s. Liberato di Orte met. 7600, pende 0.m 026 per 100, ancora meno, per essere il fiume nelle sue tortuosità su quella valle di pochissima inclinazione.

4. Dal punto suddetto al Ponte di Augusto met. 11000, questo fiume corre nelle gole de' laterali monti colla inclinazione ragguagliata di 0.m 072 per 100, e siccome sulla pendenza non evvi nessuna difficoltà, tanto meno nell'andamento attuale della strada; codeste si prestano al suo sviluppo da farsi senza sinuosità, come presenta la corrente di quell' Alveo, ma d'altronde ogni dimostrazione è frustranea, poichè si ammette da tutti la possibilità e comodità per questa strada (memoria suddetta).

5. Dal Ponte di Augusto a Terni nella lunghezza stradale di met. 12800 pende il 0.m 179 per 100, la circostanza non può esser più favorevole e l'amplo piano si presta alla strada ferrata, tantochè detta distanza non abbisogna di altro sviluppo.

6. Questa Valle Ternana fino sotto la caduta del Velino non presenta difficoltà, ed il piccolo taglio di Pennarossa è un nulla. Di là siegue a rimontare il fiume fino a Castel s. Felice nella distanza sviluppata di met. 32000 colla pendenza di 0.m 470 per 100; anche in questo tratto non veggo difficoltà nella esecuzione, dappoichè può percorrere una linea eguale a quella della strada, senza bisogno di andirivieni per scorrere dall'una all'altra pendenza de' monti, circostanza assai favorevole all' oggetto.

7. Si giunge a Triponzo per la strada lunga metri 13200. In questo tratto la pendenza di 0.m 772 per 100 ci assiste per modo da percorrersi lungo di essa prossimamente; ma siccome codesta ha varie tortuosità, che la via ferrata non potrebbe fare, si taglierebbe sulle pendici di quelle laterali catene de' monti, e sebbene codesta si accostasse quasi alla retta non oltrepasserebbe perciò la pendenza ammissibile; ciò dimostra la possibilità non solo ma che non sono necessarie sensibili curve.

8. Da Triponzo a Visso avvi una distanza orizzontale di met. 17000 e di una pendenza di met. 1. 635, e seguendo la tortuosità della Valle, e la strada, si ha una sviluppata di met. 18800, e perciò una pendenza di met. 1. 479 per 100, e la sviluppata 27800 conviene all'oggetto.

9. Si passa la criniera per 6200 met. colla pendenza del 0.m 064, e ciò mercè una sola galleria di met. 2000.

10. Da questo punto, al *Ponte la Trave* nella lunghezza della strada di comunicazione di met. 13000 pende 1.m 146, onde non dee accrescersi di alcuna cosa, per essere inferiore all' 1. 20 per 100. Da Ponte la Trave in Ancona nella distanza di met. 62500 pende 0.m 737 per ogni 100, e se vuolsi seguire la linea approssimativamente alla strada attuale che è di met. 93500, in allora si avrebbe una pendenza di 0.m 494 per 100, sia che si scenda per una parte per il Chienti, sia che si approssimi al *Potenza* passando per la parte più popolata della Marca, pel Maceratese, Recanati ec. Dai quali rilievi risulta ad evidenza e senza gratuite asserzioni la possibilità dello sviluppo della strada ferrata per la Valnerina, possibilità veduta pur anco dai signori Caporioni, ed ingegneri Gabrielli, Scarabelli e Ferrarini, ai quali diedi varie misure quando escorrevano i luoghi per commissioni delle Marche.

11. Il desiderio, che la nuova strada passi possibilmente sulla linea della Nazionale, e l'amore di mantenere un'attiva comunicazione con Spoleto, mi fece svolgere un altro profilo per formarne di questa linea pur anco un quadro Sinottico. Da questo, che unisco num. II. risulta, che la somma delle distanze dall'uno all'altro luogo nella linea da Roma, Terni, Spoleto, Foligno, Colfiorito, Ancona è di kil. 224 9/10, che la lunghezza di linea della strada attuale è di kil. 298. 6/10, e che la sviluppata di una strada ferrata posta alle medesime circostanze di quella della Valnerina, cioè non sorpassando l' 1. 20 per 100, è di kil. 367. 4/10, tanto che questa linea in paragone dell'altra della Valnerina aumenta di kil. 72 (1). Vediamo ora il dettaglio, come si è fatto dell'altra.

12. Da Roma a Terni, la linea essendo comune coll'altra, non importa ripetere le stesse cose. Da Terni allo sbocco della Galleria, ideata nella memoria della Commissione Amministrativa, evvi la distanza orizzontale di metri 11100, ed un dislivello di metri 407. 78 (2), onde pende nientemeno del 3.m 673 per 100, che questo dislivello misurato sui giri della Nazionale in metri 14600, dà una pendenza di met. 2. 78 per 100 e che per una strada all' 1. 20 per 100 vi occorre una sviluppata di met. 33900, onde mal si avvisò, chi asserì potersi sviluppare la strada ferrata dallo sbocco della Galleria a Narni con una linea di met. 33000, e che toccava Terni, quando da Narni a Terni vi sono met. 12800, e da Terni alla Galleria 33900, in tutto met. 46700.

Ma da Terni alla Galleria proposta avvi una distanza orizzontale di met. 11100 (quadro Sinottico num. 1), e per la strada attuale 14600 sempre serpeggiando nelle gole di quei monti; come potrà svilupparsi una strada ferrata di 33900 metri, cioè due volte ed un terzo di essa? .... Qui non si avrebbe che leggere le osservazioni del sig. Laurenti (Terni 1846 tip. Possenti).

13. Ritenuta la Galleria di met. 1400, colla pendenza assegnata, si sbocca verso Spoleto, che n'è distante orizzontalmente met. 7500, con una cadente del 3. 265 per 100; la strada attuale pende metri 2. 700 per

(1) Nel caso si desse luogo a delle macchine che potessero vincere le acclività fino al 4 per cento, come si studia da molti, in allora si avrebbe la strada ferrata non più lunga delle misure della rotabile. Specchi sinottici I. II., e perciò

Quella per Colfiorito di kil. 298. 6.
Quella per la Valnerina » 286. 4.

onde sempre un risparmio di kil. 12. 1, resterebbe permanente la impossibilità di passare per le gole di Somma.

(2) Occorre rimarcare, che Terni alla piazza, punto di colmo ha un' elevazione di met. 91, che la chiesa del ponte romano è a metri 82, e che il suo piano circostante è ragguagliatamente metri 80.

Un altro equivoco si prese nella memoria della commissione amministrativa nel fissare il ponte di Narni a metri 80, quando questo è di metri 58. 65. (Scaccia).

100; ma per rendere la linea percorribile dalla strada ferrata all' 1. 20 per 100, occorre una sviluppata di met. 23200, onde non veggo l'asserta facilità. Da Spoleto a Foligno non avvi alcuna difficoltà, poichè la sua distanza orizzontale è di met. 25200, e la pendenza di 0.m246 ci presenta tutti i dati favorevoli per tracciarla.

14. Eccoci nuovamente ad affrontare un' altra montagna. La catena dell'Appennino. Da Foligno a Colfiorito distante met. 18000 nel dislivello di 600 metri, abbiamo una pendenza di 3. 333 per 100. La Nazionale fra i due punti è di met. 24000, e la pendenza si restringe a met. 2. 500, necessita uno sviluppo maggiore, sino a met. 50000, per portarla ad una pendenza di 1. 20 per 100, difficoltà crescente in ragione di aumento di linea a quello della distanza.

15. Da Colfiorito a Ponte la Trave nella distanza di met. 17700 nel dislivello di met. 339, pende 1. 915 per 100, nè la strada di comunicazione in met. 19200 può metterci in grado di una strada ferrata, pendendo questa met. 1, 713 per 100, onde ancora in questo è giocoforza uno sviluppo di 28300 metri.

16. Dal Ponte la Trave al mare sono le medesime misure dell'altra descritta linea, cioè di una pendenza di 0.m493 per 100.

Da tutto ciò risulta chiaramente, che la linea della Valnerina è preferibile a quella descritta per Colfiorito, perchè risparmia 72 kilom., trapassa un solo dosso degli Appennini, là dove quella da Spoleto, Foligno ed Ancona, dee traversarne due, perciò più spazio deserto e per conseguenza meno popolato.

Nè poi con questo progetto s'intende di tagliar fuori Spoleto, anzi potrebbe essa comunicare colla linea della Valnerina per Castel s. Felice, od altro punto, e congiungendosi con Foligno e Perugia passare verso Livorno, e così avere una doppia comunicazione. Spoleto alla Piazza Delegatizia ha una altezza di metri 333, Castel s. Felice 234, codesto dislivello di met. 99 è vincibile con una linea di 10000 metri. Una Galleria, che si praticasse nella montagna di Cerro, sarebbe più che sufficiente all'oggetto poichè questa non ha gole, e la Plaga all'*Est* favorisce lo sviluppo. La strada Provinciale della estensione di met. 17400 non ha forti montate e si transita comodamente in poco più di ore due, e durante la sua costruzione, la città resta sempre comunicante con la strada ferrata.

17. Le migliorie di corrispondenza, e di paterne disposizioni Sovrane, sono più accette ai sudditi, quanto più immediata se ne vede l'attivazione, onde è d'uopo qui suggerire un temperamento provvisorio.

Se l'attivazione del vapore per il Tevere giungesse fino allo sbocco del Nera presso di Orte, potrebbe questo rimontare fino alla Riva di s. Liberato ultimo tratto di esso barcabile per la poca sua pendenza, in allora il tratto della via ferrata da questo punto a Terni non eccederebbe i 23000 metri e le sue pendenze dal 0.m072 al 0.m 179 per 100 (§§. 4. 5.) non danno alcuna difficoltà come si disse, ne faciliterebbero l'esecuzione con una spesa inferiore a tutte le altre. Sommi sarebbero i vantaggi per il commercio di Roma, e subito se ne vedrebbero gli ottimi effetti. La ferriera di Terni genererebbe la strada ferrata, e ne porterebbe successivamente su di essa il suo pesante materiale, come si usa generalmente nei grandi lavori a risparmio di trasporto delle pesanti liste di ferro ed altri oggetti componenti la strada ferrata.

Nè sembrami che l'idea di una comunicazione mista di strada per acqua e per terra riesca difficile. Il commendator Cialdi di già dimostrò quanto utile potrebbe essere essa da Fiumicino a Roma; e perchè i piroscafi partir non possono successivamente da quella capitale fino allo scalo di s. Liberato, e così viceversa? Là troverebbero sempre il convoglio della strada ferrata come si trova quello dell'Havre a Rouen che rimonta la Senna, e che da Rouen a Parigi si va per quel cammino di ferro.

Il gigantesco stabilimento della ferriera della società Benucci, che può dirsi modello di tutte le altre oltremonti, ed oltremari che attiva un incomparabile commercio, la Caduta di Terni di ammirazione di tutti i viaggiatori, sarebbero oggetto di preferire questa città a qualunque altro diverso passaggio.

Roma comunicando con Terni potrebbe avere gli oli, e tutti gli articoli del commercio delle Marche al miglior prezzo, poichè si adotterà subito questo mezzo che risparmia 6 giorni di viaggio a quei rotabili tra lo andare e tornare, e questo tratto di strada ferrata farebbe parte della linea di Ancona qualunque sia la direzione che volesse prendersi.

Terni che possiede molti edifici in più generi, città manifatturiera e commerciale, che dopo Perugia ha più animato delle altre della Provincia, merita anco essa qualche considerazione.

Terni 26 ottobre 1846. (*Album*)

I. LINEA DELLA VALNERINA

Da Roma in Ancona

TRATTI	*Distanza orizzontale*	*Elevazione sopra il livello del mare* 1. *Perpendicolare*	2.	*Dislivello*	*Cadente*	*Lunghezza della strada*	*Cadente*	*Sviluppata per una via ferrata*	OSSERVAZIONI
					m		m		
Da Roma allo sbocco della Nera . .	56. 700	16	49	33	0. 067	78. 500	0. 042	78. 500	Le dist. si sono prese da centro a cent. delle città per le quali passa la strada onde queste si aumentano dalle trav. di essa. L'altezza del passaggio di Visso si è posta di m. 614, ma il fisico Canali la pone per 583 onde si avrebbe un di meno di m. 31, ciò che faciliterebbe sempre più questo passaggio.
Dal detto sbocco a s. Liberato di Orte.	5. 000	49	51	2	0. 040	7. 600	0. 026	7. 500	
al ponte di Augusto . . .	8. 500	51	59	8	0. 091	11. 000	0. 072	11. 000	
Dal ponte suddetto a Terni . . .	11. 300	59	82	23	0. 203	12. 800	0. 179	12. 800	
Da Terni a Castel s. Felice . . .	25. 700	82	234	152	591	32. 000	0. 470	32. 000	
Da s. Felice a Triponzo	12. 000	234	336	102	850	13. 200	0. 772	13. 200	
Da Triponzo a Visso.	17. 000	236	614	278	1. 635	18. 800	1. 479	27. 800	
Da Visso Macereto Criniera . . .	5. 500	614	610	04	0. 070	6. 200	0. 064	6. 200	
a Pontelatrave	11. 800	610	461	149	1. 262	13. 000	1. 146	13. 000	
al mare di Ancona . . .	62. 500	461	0	461	0. 737	93. 300	0. 294	93. 300	
	216					286400		295400	

II. LINEA PER COLFIORITO

Da Roma in Ancona

TRATTI	*Distanza diretta orizzontale*	*Elevazione sopra il livello del mare* 1. *Perpendicolare*	2.	*Dislivello*	*Cadente*	*Lunghezza sviluppata sulla strada attuale*	*Cadente*	*Sviluppo per la via ferrata*	OSSERVAZIONI
					m		m		
Da Roma allo sbocco del Nera .	56. 700	16	49	33	0. 058	78. 500	0. 042	78. 500	Le distanze si sono sempre prese fra centro, e centro delle città.
Dal Nera a s. Liberato . . .	5. 000	49	51	2	0. 040	7. 600	0. 026	7. 600	
Da s. Liberato al ponte d'Augusto	8. 500	51	59	8	0. 094	11. 000	0. 072	11. 000	
Dal ponte d'Agusto a Terni. .	11. 300	59	82	23	0. 203	12. 800	0. 179	12. 800	
Allo imbocco della Galleria prima di Somma . . .	11. 100	82	489. 78	407. 78	3. 673	14. 600	2. 780	33. 900	
Galleria . . .	1. 400	489. 78	507	17. 22	1. 230	1. 400	1. 230	1. 400	
Dallo sbocco a Spoleto	7. 500	507	262	245	3. 265	8. 800	2. 784	23. 200	
Da Spoleto a Fuligno	25. 200	262	200	62	0. 246	27. 400	2. 226	27. 400	
Da Fuligno a Colfiorito . . .	18. 000	200	800	600	3. 333	24. 000	2. 500	50. 000	
Colfiorito a Pontelatrave . . .	17. 700	800	461	339	1. 915	19. 200	1. 713	28. 300	
Da Pontelatrave al mar di Ancona	62. 509	461	0	461	0. 740	93. 300	0. 493	93. 300	
	224900					298600		367400	

— *Indicazione di un passaggio fra l'Umbria e le Marche di Michele Balducci. In concorso della medaglia d'oro del valore di Scudi* 1000 *etc. ed analogamente all'articolo* 5.° *del venerato Editto di Segreteria di Stato in data* 7 *novembre* 1846, *indicazione di un passaggio fra l'Umbria e le Marche da* MICHELE BALDUCCI, *pubblico Perito passignanese umiliata il* 30 *novembre* 1846 *all' Eminentissimo e Reverendissimo Principe* SIG. CARDINALE PASQUALE GIZZI *della Santità di Nostro Signore* PAPA PIO IX *segretario di stato, presidente della commissione per le strade ferrate ec.* --- EMINENTISSIMO E REVERENDISSIMO PRINCIPE. Non scrivo qui lunghe pagini per pomposamente addimostrare quanto interessanti sieno, e quali utilità arrecherebbero, parziali agli azionisti, ed universali al commercio del nostro stato, i popoli di Fossombrone, Urbino, Urbania, Mercatello, S. Angelo, S. Giustino, Città di Castello, Fratta, Gubbio, Perugia, ed i viciniori di questi, quando una linea ferrata percorresse le loro contrade; perchè l'Eminenza Vostra Reverendissima a conoscere tutti questi ed altri sommi vantaggi non ha d'uopo della mia debole guida.

Tosto dunque passando all'argomento, cioè all' *indicazione di un passaggio* FRA L'UMBRIA E LE MARCHE, dico, che formidabile ostacolo vi s'incontra nella elevazione de' monti appennini; ostacolo che non può *con sicurezza* altrimenti superarsi se non per lunghi proporzionati sviluppamenti della linea stradale. Or chi non comprende il miglior conto pubblico e privato tornare dal vincere l'altezza appennina, che l'Umbria dalle Marche divide, salendo il più possibile con la ferrata per le valli abitate, piuttostochè sviluppparla con dispendiose e melanconiche estensioni nei deserti spazi montani? Se ciò è vero, come di certo, posso francamente asserire che qualunque passaggio, tranne questo, il mio, che ora mi accingo ad indicare, risulterà o impossibile, o troppo dispendioso, stante la considerabile elevatezza appennina, e l'irregolarità somma ed universale de' monti di ridosso; ne' quali tuttavia la ferrata deve progredire sotto il rigoroso impero delle dure sue leggi, cioè di molto stretto angolo di declinazione, e di larghissimo curvamento. Laonde è facile concepire che questa difficoltà e questa spesa, ovunque inevitabili, minori certamente addiverranno quando dai punti più elevati dei rispettivi piani delle Marche e dell'Umbria la ferrata potrà dirigersi rettamente al culmine appennino il più depresso; o in altri termini quando l'altezza appennina da superarsi sarà la minima possibile, e tale che particolarmente ne assolva dal praticare quei fori di montagne che sono lavori i più difficili e dispendiosi. Con queste massime, che non possono contraddirsi, io presento tra l'Osteria detta *del Fumo*, e la Parrocchia denominata *de' Cinque-faggi*, un culmine appennino detto i *Prati di S. Giovanni di Vignolle* sovrastante soli metri 299 alla piazza di S. Giustino presso Città di Castello nell'Umbria, e metri 285 alla piazza di Urbania presso Urbino nelle Marche. Ma S. Giustino è il punto più elevato della valle—piana—teverina sull'Umbria, come Urbania della valle —piana—metaura sulle Marche. Una linea ferrata dal suddetto culmine appennino dei prati di S. Giovanni discendendo a Levante per le Marche stesse sino ad Urbania sulla valle del Metauro, sviluppa la lunghezza di metri 31 mila: dal suddetto culmine discendo a Ponente nell'Umbria fino a S. Giustino sulla valle del Tevere sviluppa la lunghezza di metri 28 mila, e 500. Onde ne siegue che, abbassando con sterro il suddetto culmine appennino *di S. Giovanni* per soli metri 20, la ferrata di Levante sino ad Urbania scenderebbe con pendenza minore di zero -ottantasei per cento, e quella di Ponente fino a S. Giustino con pendenza minore di zero—novantotto per cento. Da Urbania poi per la valle del Metauro la ferrata giungerebbe presso Fano ad incontrarsi con la linea da Bologna in Ancona: mentre da S. Giustino per la valle del Tevere percorrerebbe Città di Castello, Fratta, Perugia; e ripiegando verso Foligno, progredirebbe per Roma.

Da ciò è manifesto come quel passaggio *fra l'Umbria e le Marche* PIU' FACILE E MENO COSTOSO (che l'Eminenza Vostra Reverendissima, a termini dell'Articolo V. del di Lei Venerato Editto 7 Novembre 1846, vuol premiare con medaglia di oro etc.) è necessità inculcata dalle medesime due condizioni ricercate cioè *di più facile e meno costoso*, non tra Foligno, e la valle Potenza, ma *fra l'Umbria e le Marche* indicarlo con due altri punti, se natura il concede, che non siano la valle di Potenza e Foligno direttamente: dappoichè Foligno e la valle di Potenza (che il sullodato Articolo V. non determina affatto, ma nomina invece le intere Provincie di quella valle e di quella Città *l' Umbria e le Marche* —) Foligno dico, e la valle Potenza costituiscono due estremi molto più bassi di

Urbania e S. Giustino, nel momento stesso che relativamente e veramente le sommità appennine intermediarie di questi estremi sono più elevate assai dei Prati di S. Giovanni di Vignolle; onde tenterebbe l'impossibile, e si farebbe un legame contro il grammaticale significato delle parole stesse del sullodato Articolo V. colui che da questi estremi limitatamente indicar volesse un passaggio *più facile e meno costoso* ***FRA L'UMBRIA E LE MARCHE***. — Il passaggio più facile e meno costoso fra la valle di Potenza e Foligno è sicuramente quello di Foligno alla valle Potenza; ma questo non sarà mai *il più facile e meno costoso passaggio* ***FRA L' UMBRIA E LE MARCHE***, come esplicitamente richiede il sullodato Articolo V. — Dunque il passaggio *fra l' Umbria e le Marche* da me sopra indicato (perchè le parole *Umbria e Marche* esprimono due grandi superficie; e non due punti) sta nei termini del quesito di concorso; e non dubito non sia favorito della medaglia ripromessa quando venga riconosciuto *il più facile ed il meno costoso*, che sono le sole due condizioni ricercate senza verun legame a favore della valle-Potenza.

Una linea ferrata dalla valle di Potenza in Ancona pone tutti i popoli della valle stessa in piena comunicazione con Bologna, Roma ec., e *col solo incomodo di qualche ora più di cammino.* — Non è questo parziale un gran danno! in ogni modo, tanto in se stesso che ne' suoi rapporti considerato, diventa minimo, ed anzi necessario ad evitare danni maggiori ed universali che arrecherebbe, per l' enorme spesa, se non riuscisse impossibile, il passaggio degli appennini fra l'Umbria e le Marche dalla valle Potenza direttamente a Foligno.

Le così dette *Gallerie* o fori di montagne sono opere bellissime, che molto onorano l' umana arditezza; ma, non si finga ignorarlo! *profondono tesori;* la considerazione del cui frutto, nel commercio del nostro stato, può distruggere facilmente le speculazioni di una ferrata. Di fatti chi sarà mai quell' ingegnere che, prima a se stesso, ad altri quindi potrà coscienziosamente asserire che il foro di un monte lungo due, o tre miglia importerà la spesa di *dieci*, di *venti?* Un incidente qualunque, che non poteva prevedersi, che non cadeva sotto i sensi ma che s' incontri nelle viscere di quel monte non può egli elevare quel dieci, quel venti sino a cinquanta, ed a cento? Il famoso Tunnell sul Tamigi a Londra venne incominciato con le più ragionate asserzioni che avrebbe importato la spesa solamente di *sette* — quel famoso Tunnell sagrificò più centinaia di migliaia di azionisti....... costò ***QUARANTA!***

L' amor nazionale, e la sicurezza dell'opera esigono pertanto preferire a qualunque altro passaggio fra l'Umbria e le Marche questo che ho qui indicato da Urbania a s. Giustino, 1.° perchè la linea dai punti più alti dei piani rispettivi del Tevere e del Metauro, si dirige rettamente al punto appennino il più basso, 2.° perchè allo sviluppo di questa linea non fa d' uopo praticare alcun foro, 3.° finalmente, e come conseguenza necessaria delle due ragioni indicate, perchè l' intera linea ferrata da s. Giustino ad Urbania non oltrepassa in lunghezza i metri 59 mila, e 500; de' quali un terzo fra il piano ed il colle, nelle falde de' laterali monti subappennini; onde le cubicità dei lavori non possono essere eccessive, e questi lavori stessi, eseguiti tutti *al cospetto del sole*, importeranno sempre la spesa minima possibile.

Ed è appunto perchè questa linea di passaggio si mostra tutta *scoperta* al nudo occhio che vi ho potuto praticare io sicure indagini, ed ottenerne quei positivi risultati, che scendo adesso a determinre, con remotissimo allontanamento di qualunque *impreveduta*, almeno considerabile, e quindi con piena certezza di non esser mai smentito dai fatti.

1. Secondo i scandagli da me praticati in faccia de' luoghi, occorrono tagli di prominenze per la ragguagliata lunghezza di metri 35 mila, altezza metri 6, larghezza metri 8 onde i tagli importerebbero la cubicità di metri un milione, e 680 mila, co' quali si ripianerebbero gli avvallamenti dei residuali metri 24 mila, e 500. Ora calcolando occorrervi la spesa di baiocchi venti per ogni metro, la totale spesa di questi tagli ascenderà a . . . . Sc. 336,000

2. I muri di sostegno occorrenti risultano ragguagliati in lunghezza metri 23 mila, in altezza metri 6, in grossezza 0.m 90.c onde sono cubi metri 124 mila, e 200 che a Sc. 1. 20 il metro importano la spesa di . . . . » 149,040

3. Sessantaquattro grandi ponti che ognuno ragguagliatamente importerà la spesa di sc. 3,000, assieme . . . . » 192,000

4. Centotrentadue ponti più piccoli della spesa ognuno di sc. 600 importano assieme . . . . » 79,200

5. Seicentosedici ponticelli o chiavicotti della ragguagliata spesa ciascuno di sc. 30, assieme . . . . » 18,480

Le spese relative ad altre considerazioni sono comuni a qualunque linea di passaggio si proponga, onde la spesa per questa mia indicata importa . . . . Sc. 774,720

Dico scudi settecentossettantaquattromila e settecentoventi.

Pronto a dare qualunque schiarimento necessario, quando occorrerà e ne sarò richiesto.

Tanto espongo in concorso della medaglia di oro del valore di scudi mille dalla Eminenza Vostra Reverendissima promessa *a chi avrà indicato il passaggio più facile e meno costoso* ***FRA L' UMBRIA E LE MARCHE***, che sono le precise e memorande parole dell' articolo V. del di Lei Venerato Editto in data 7 novembre 1846.

Passignano 30 novembre 1846.

MICHELE BALDUCCI Pubblico Perito.

— *Ferrata a progettare da Ancona a Roma.* Col n. 1 di questo ebdomadario (1 agosto 1846) annunziammo la commissione affidata agli ingegneri signori Scarabelli e Ferrarini di praticare gli studi opportuni per conoscere se la linea del Tronto fosse atta alla costruzione di una ferrata, che si partisse da Ancona e progredisse fino a Roma toccando, a maggiore o minore distanza delle rispettive stazioni, Osimo, Loreto, Recanati, Macerata, Civitanova, Fermo, Ripatransone, Grottamare, s. Benedetto, per la vallata del Tronto, Offida, Ascoli, e passando nella vallata del Velino, Rieti e Roma.

Incaricati dalle previdenti ed illustri commissioni amministrative provinciali delle Delegazioni di Fermo, Ascoli e Rieti, i due valenti ingegneri si portarono in luogo a soddisfare l' onorevole missione, che oggi hanno compiuto emettendone il relativo rapporto. Fatti pur noi consci dei risultamenti che hanno conseguito, veniamo in brevi parole a parteciparli.

Tre rami di strade hanno fermato la loro attenzione, tutte tre per la valla del Tronto:

1.ª *Rietina.* Da Ancona a Pescara, poi pel regno di Napoli, indi rientrare nello stato pontificio presso a Rieti, e di qui per la val di Turano per Tivoli e per Teverone a Roma.

2.ª *Tiberina.* Da Ancona come nel precedente ramo sino a Rieti, e di qui per rocca Sinibalda pel piano di Correse, e pel Tevere a Roma.

3.ª *Della Nera.* Da Ancona come al primo ramo sino a Pescara, e di qui a Tufo e Capo d' Acqua (attualmente napolitani, che per convenzione di permuta fra li due stati, diverranno, dicesi, pontificii), indi una Galleria o Tunnel di kilometri due e mezzo per passare in prossimità al gran Sasso d' Italia a s. Pellegrino, poi toccare Norcia, poscia pei rii Torbidone e Corno entrare a Triponzo nella valle del fiume Nera, passare sotto la caduta delle Marmore, e sempre per quella valle del Nera raggiungere il Tevere, costeggiando il quale arrivare a Roma.

Tracciati così i tre rami si scorge che il 1.° e 2.° entrano nel regno di Napoli, e lo percorrono per una lunghezza di miglia 40 circa; che il 3.° pure vi entra ma per un piccolo tratto che presto, dicesi, sarà pontificio. Quest' ultimo ramo poi ha inoltre necessità di una Galleria per transitare a Norcia per s. Pellegrino. Questa Galleria è indispensabile e non puossi però scansare. Che in quanto al passaggio pel napoletano è una circostanza che equivale ad una reciproca congiunzione dei due stati in due punti; e cioè la linea pontificia nella parte senttentrionale finirebbe a Pescara e nella meridionale a due miglia da Rieti. Il tronco napolitano intermedio a questi due punti toccherebbe le terre di Posta e Sigillo, la città di Antrodòco, lambirebbe Civita ducale, e riuscirebbe a non molta distanza dalle altre città di Leonessa, Civita reale ed Aquila. Ognuno vede per le terre e città, di non poca importanza, che dal suddetto tronco verrebbero toccate e passate in qualche prossimità, di quanto interesse sarebbe al regno napolitano questa congiunzione.

Le stazioni saranno in tutti e tre i rami non meno di 20 non più di 25.

La lungghezza del 1.° ramo compreso detto tronco di congiunzione è di kilometri 317 che al costo di Sc. 36: 48 il metro lineare (ad una sola rotaia come anche gli altri due rami seguenti) importerebbe Sc. 11,565,112. Il suo annuo introito sarebbe di Sc. 1,413,700, che darebbe un prodotto netto in ragione del 6,112 per cento sul capitale impiegato.

La lunghezza del 2.° ramo, compreso sempre il detto tronco di congiunzione, è di kil. 307 che al costo di Sc. 36: 80 il metro lineare, importerebbero Sc. 11,298,025. Il suo introito sarebbe di sc. 1,373,500 e quindi un prodotto netto del 6,078 per cento.

La lunghezza del 3.° ramo è di kil. 337 che al costo medio, per cagione della Galleria, di sc. 40: 21 il metro lineare importerebbero sc. 13,552,198. Il suo introito sarebbe di sc. 1,507,500 ed il prodotto netto del 5,562 per cento annuo.

In riassunto questi sono i risultamenti che i due coscienziosi ingegneri hanno dedotto dai loro accurati e sagaci studi. Che se il nostro dire val pure tanto da potere degnamente encomiare chi quegli studi promosse, non ci rimarremo dal ricordare con onore l' alto pensiero che nacque in quelle tre illustri commissioni inculcate dalle rispettive delegazioni; il senno che adoprarono nella scelta dei due prelodati ingegneri signori Scarabelli e Ferrarini; e la bella occasione che per loro si è mostrata di eseguire studi nuovi che niuno aveva immaginato, e che senza forse potranno ad altri contendere la preferenza; utilità tutte che bene furono riconosciute e commendate da un celebre personaggio in Ancona. Stimiamo pregio di questo articolo il fare inoltre parola delle seguenti tre linee, e cioè:

= La Esina;
= La Potenza;
= La Chienti.

In quanto alla prima = *Esina* = non ci diffondiamo in molte parole perchè alla sua incompetenza colle altre basti la distanza di 15 kilometri dal porto di Ancona; e per rispetto agli altri punti di esame analizzeremo poi quanto ne ha riferito il sig. ing. Giuseppe Bavosi da cui speriamo altri nuovi dati.

La = *Potenza* = parte da Ancona per l' Aspio al Musone, pian di Marina sino al porto di Recanati nell' influenza del fiume Potenza in mare, poi continua per la sua vallata sino a castel Fiumenata all' origine di Potenza sotto gli Appennini, poscia con Galleria di kil. 3 circa si passa presso alli bagni di Nocera, ed a poca distanza dalla città, prendendo la vallata del fiume Topino, tocca prossimamente Foligno, seguendo la stessa vallata sino allo sbocco nel Tevere, e costeggiando questo si perviene a Roma. Sopra questa linea è molto da lodare il discorso intitolato — *Idea sul migliore andamento di una strada ferrata dall' Adriatico al Mediterraneo* = dell' egregio sig. ingegnere Antonio Rutilli Gentili.

La = *Chienti* = parte da Ancona pel torrente Aspio e pel fiume Musone al pian di marina, e sino allo sbocco del fiume Chienti, prendendo la sua vallata sino a Torricchio dove si costruirebbe una Galleria di lunghezza kil. 3 circa contro la piccola città di Visso all' origine del fiume Nera costeggiando sempre la sua vallata, passare per Triponzo, e continuarla sino alla confluenza del Nera nel Tevere quasi contro Orte, e per il Tevere stesso sino a Roma.

Sulla preferenza a dare fra queste sei linee, noi veniamo ad istituire un esame di confronto sui gradi che hanno ognuna, considerata negli elementi di possibilità, facilità, brevità, passaggi, costo, prodotto. Questi gradi sono espressi dall' ordine con che le linee

vengono indicate partendo da quella che per prima trovasi accennata siccome la preferibile in rispetto all' elemento preso in considerazione, e così successivamente.

Eccone l' applicazione:

Possibilità = Esina = Tiberina = Rietina = di Potenza = del Nera = del Chienti.

Facilità = Esina = Rietina = Tiberina = di Potenza = del Nera = del Chienti.

Brevità = Esina = del Chienti = Tiberina = Rietina = del Nera = di Potenza.

Passaggi = Potenza = del Chienti = del Nera = Rietina = Tiberina = Esina.

Costo = Esina? = Tiberina = Rietina = di Potenza? = del Chienti? = del Nera.

Prodotti = Rietina = Tiberina = del Nera = di Potenza? = di Chienti? = Esina?

Intanto bastino questi cenni, aspettando, a compiere il criterio di preferenza, di esser forniti di quei dati che ci mancano, raccolti i quali e completati, daremo opera al propostoci esame nei rapporti coi suddetti stabiliti elementi, e dedottane quella conseguenza che per noi si riputerà vera, l' assoggetteremo ad altri due principi che noi chiamiamo di *attualità*, e di *eventualità*, per conoscere se dessa rimarrà confermata.

Questa, a nostro giudizio, sembraci la miglior guida, perchè positiva, onde pronunciare sentenza sulle quistioni di preferenza, e così ad un tratto scioglierle radicalmente.

SEZIONE ECONOMICA.

Libertà dello scambio. L' Heraldo del 16 p. p. narra: Ierlaltro i membri della società di commercio hanno offerto all' illustre oratore inglese sig. Cobden uno splendido pranzo, come un segno di ben dovutagli riconoscenza. I convitati si sono riuniti all' albergo della contrada del Principe, e fra loro si sono distinti il riverito economista don Alvaro Flores Estrada; il duca di Soto-Mayor ambasciatore di Spagna in Inghilterra; il sig. Scherabe compagno di viaggio al sig. Cobden; Barzanalla; Pastor Diaz.

Il sig. Alvaro ha presieduto, avendo a destra Cobden, e rimpetto il duca di Soto-Mayor. Molte cose furone dette dal presidente, dai signori Bertran de Lis, Pastor Diaz, Calderon Collantes. Sono tutti convenuti sui vantaggi della libertà del commercio, ed hanno spiegato che questa è il complemento di tutte le altre libertà, e che i veri principi economici debbono essere diffusi al possibile nelle masse. Cobden, ad un evviva che gli è stato diretto, ha risposto:

= „ Signori, la causa del libero scambio non è più di un paese che di un altro, è la causa di tutti i popoli amici della civiltà e della umanità. Dove mai potrei sperare maggiore simpatia a' miei principi fuori di questo illustre centro della penisola iberica? A nessun altro paese fuori della Spagna può esser più utile la libertà del commercio; in nessuna altra parte la natura si è mostrata così prodiga di quelle produzioni, che gli altri popoli desiderano scambiare coi prodotti della loro abilità ed industria. È superfluo che io vi rammenti essere il commercio uno scambio di valori equivalenti, e che la nazione bramosa di esportare deve essere ad un tempo bramosa d' importare.

Nulladimeno in tutti i paesi sonovi individui, i quali dicono: Noi dobbiamo produrre al di qua dei confini tutto che ci bisogna, e per questo modo noi saremo indipendenti dallo straniero. — Se la providenza avesse voluto stabilire siffatto sistema, essa avrebbe creato la terra seguendo tutt' altro piano e avrebbe dato a tutti li paesi gli stessi vantaggi del suolo e del clima. Il mio paese, per esempio, avrebbe avuto vino, olio, frutti, seta e altri prodotti che gli ha negato; e così altri paesi avrebbero possieduto miniere di ferro e di carbon fossile come il mio che in compenso n' è sì abbondantemente provveduto. Ma no, la provvidenza ha con saggezza distribuito a ciascuna latitudine i suoi particolari prodotti, affinchè una nazione possa provvedere l' altre di ciò che loro è necessario o aggradevole, e così possano tutte vivere in pace come amiche e sorelle. Io ho fiducia, signori, che fra poco la pubblica opinione di questa grande nazione scioglierà il suo commercio dai legami che, non è molto, legavano pure la industria dei nostri compatriotti. Permettetemi di ricordare un avvenimento ragguardevole nei vostri annali.

Sono passati più di tre secoli che un grand' uomo partì dalla vostre plaghe per portarsi a scoprire un nuovo emisfero. Lungi da me la taccia di volere minorare la gloria di Colombo, se io dico che l' uomo di stato, al quale la Spagna sarà debitrice della libertà di commercio, avrà, a mio giudizio, assicurato al suo paese maggiori e più durevoli vantaggi di quelli che la penisola abbia giammai conseguito dalla scoperta dell' America! Il genio di Colombo vi ha dato un continente incolto, appena popolato da orde di selvaggi; il libero commercio schiuderà alle vostre intraprese un mondo civilizzato, e tutte le nazioni gareggeranno per portarvi i vari prodotti della loro industria e del loro genio in cambio delle superflue produzioni del vostro magnifico e fertile clima.

Finite queste ultime parole, dette colla più coscienziosa persuasione, Ei trasse dal suo borsellino una carta dov' era scritto: Tommaso Clarkson, decano dei membri della società abolizionista in Inghilterra è morto compiendo l' 87 anno di sua età. Fino agli ultimi momenti egli ha zelosamente cooperato al grande scopo della società. = Con verace commozione Cobden dava questo annunzio, ed in lui si scorgeva quella fisionomia che in un lampo scorre un lungo tempo e laboriose fatiche durate in compagnia del venerando vecchio per giungere ad un gran fine.

Poi scuotendosi, lesse in ispagnolo, con una cara pronuncia le seguenti parole. = Io finisco, o signori, bevendo all' universale trionfo della libertà di commercio, la quale costituisce la migliore garanzia della pace universale.

VARIETÀ.

Società toscana per l' industria del ferro. Si è venuta a conoscere la fondazione di tale società anonima mediante manifesto pubblicato in Firenze nel corrente mese. Da esso manifesto noi togliamo quel tanto che crediamo importare a dare un' esatta idea della società e de' patti sociali.

Il bisogno reclamato sopra ogni altro dall' esercizio di qualsiasi industria o commercio nell' età nostra; l' osservazione, che la Toscana possiede nelle sterminate miniere dell' isola d' Elba tale qualità e quantità di ferro da sopperire non solamente alla consumazione italiana, ma da fornirne abbondantemente ancora all' estere nazioni; il sapersi che sotto il bel cielo toscano l' operaio è sobrio, intelligente e laborioso, e conseguentemente la mano d' opera evvi meno costosa che altrove; che il combustibile fossile e vegetabile è fornito in copia e a basso prezzo dalle vicine maremme; che la facilità e l' economia de' trasporti permette di dare all' intrapresa la massima estensione desiderabile; furono i motivi che indussero venti onorevoli soci a fondare la enunciata società nella persuasione che lo stabilimento industriale del ferro da essi divisato possa riuscire emulo di quanti ora sorgono nel continente.

Pertanto chi voglia riguardare nell' attuale impresa un puro oggetto di speculazione, vi troverà il più sicuro e il più lucroso collocamento de' propri capitali.

Intimamente di ciò convinti gli onorevoli soci fondatori non dubitarono di obbligarsi ad assumere cento azioni per ognuno, nè si vollero per questo riserbato vantaggio veruno sopra i semplici azionisti, ben contenti che ad essi possa essere attribuito il merito di avere per i primi promossa una delle più utili fra le intraprese industriali italiane.

„ Il capitale sociale è fissato in dieci milioni di lire toscane divisi in ventimila azioni al portatore.

Ogni azione è di lire cinquecento.

Il prezzo delle azioni si paga per ventesimi: il primo ha luogo nell' atto dell' acquisto, e gli altri a misura dei bisogni della società e a richiesta autorizzata dall' adunanza generale, e sempre dietro avviso di due mesi avanti il pagamento di ogni ventesimo. Questi avvisi verranno volta per volta inseriti nella gazzetta e nel giornale di commercio di Firenze.

La residenza della direzione generale e della cassa della società è situata in via Maggio n. 1874; ed ivi il pubblico potrà venire a fare acquisto delle azioni, a prendere cognizione degli statuti della società e ad osservare i piani e i disegni già approntati dall' ingegnere meccanico della società per la costruzione degli stabilimenti da erigersi in vicinanza della città di Livorno.

Nomi dei fondatori. — Albizzi, (degli) marchese Ottavio. — Baciocchi-Camerata, principessa Napoleone. — Buccellato Luigi Ruggero. — Ceresa, (de) Giuseppe. — Conti, principe Cosimo. — Failoni, Giovanni. — Fauche Adolfo. — Ferraris, (de) duca di Galliera. — Gargiolli, dottore Lorenzo. — Ginori, conte Giovanni. — Harris, capitano Isacco. — Le Bon, barone Eugenio. — Malaguzzi, conte Alessandro. — Massaroni, cavaliere Rocco. — Mocenico, conte Alvise. — Orsini, conte d' Orbassan Gioachino. — Panciatichi Ximenes d' Aragona, marchese Ferdinando. — Piana, avvocato Vincenzo. — Quaratesi Giovan Battista. — Stoelting, (de) barone Luigi. „

Annunciammo già (vedi fogli n. 9 e 13) altra società anonima per l' attivazione delle miniere da ferro nell' Umbria. Al quale fatto ora viene ad unirsi questo di Toscana, ambidue comprovanti, con altri molti di grandi imprese, che lo spirito di associazione va diffondendosi; donde si può presagire ben prossima l'epoca del risorgimento dell' industria generale d' Italia.

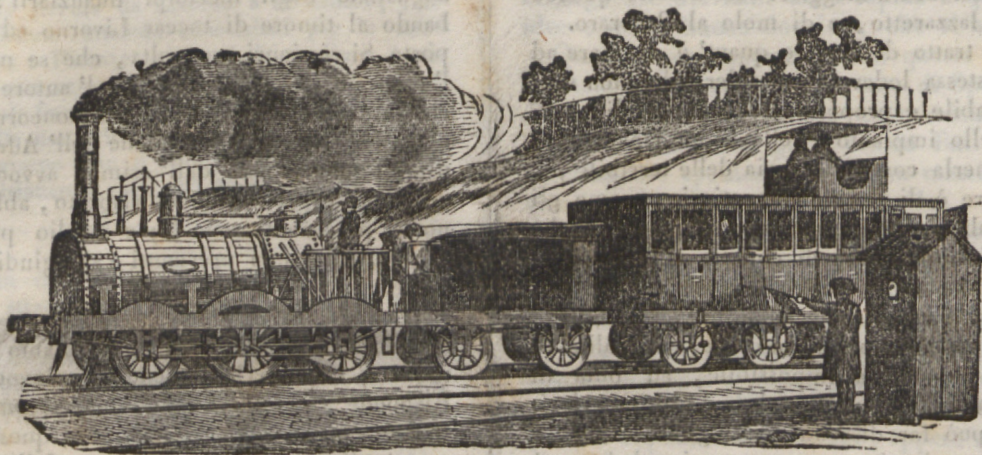
— *Panizzazione di frumento e barbabietola.* Scrivono da Vienna (d' Austria) in data 31 ottobre p. p.: Un fornaio ha fatto una scoperta, l' applicazione della quale può essere importantissima nelle attuali circostanze. Si tratta di introdurre la barbabietola nella panificazione. Due pani composti, l' uno della metà, l' altro di 5/8 di barbabietola, e pel resto di farina di frumento, sono stati presentati al ministro dell' agricoltura e di commercio.

L' uno e l' altro sono stati confezionati a Vienna il 30 ottobre, ed oggi 20 novembre hanno ancora l' aspetto e il gusto che ha il miglior pane di famiglia.

La fabbricazione è la stessa del pane ordinario: solo s' impiega meno acqua e un po' più di sale. La barbabietola non devesi grattuggiare che all' istante di servirsene.

Il ministro ha ordinato sopra questa nuova panificazione delle ulteriori sperienze.

Notizie posteriori ci fanno conoscere che gli sperimenti sono stati praticati in Francia, a Strasburgo, a Poitiers ed in molti altri luoghi, ed hanno dato i più soddisfacenti risultamenti, per cui è a sperare che in seguito si avrà pane di buona qualità e a un prezzo inferiore a quello del pane di solo frumento.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 21. 19 dicembre 1846

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. — SEZIONE TECNICA: sulla lettera del commendatore Cialdi: *quale esser debba il porto di Roma, e ciò che meglio convenga a Civitavecchia e ad Anzio*, considerazioni del sig. dottore Carlo Frulli. - Ferrate in Italia. — SEZIONE ECONOMICA: sul nuovo corso di economia politica alla università di Torino professato dall' avvocato Scialoia da Napoli, discorso di Carlo Ilarione Petitti estratto dalla Rivista Europea. - Economia de' trasporti delle mercanzie per le ferrate e sue utili conseguenze. — VARIETA': strada dell' India per l' Egitto.

SEZIONE TECNICA.

Quale esser debba il porto di Roma, e ciò che meglio convenga a Civitavecchia e ad Anzio. Lettera del commendatore Alessandro Cialdi tenente-colonnello della marina militare pontificia agli amatori del bene di Roma e dello Stato. Ed anche a noi sta molto a cuore il bene dello Stato, il vero interesse di ogni sua provincia e della nostra Roma: a noi che dati nella già fiorente facoltà giuridica del felsineo archiginnasio allo studio della civile sapienza, ci astenemmo lungo tempo dalla pratica degli affari per addentrarci ne' penetrali della scienza, desiosi di trovarvi quel modulo su cui si misurano i diversi sistemi tra le svariate ed opposte massime de' popoli celebri antichi e moderni. Sarà lecito anche a noi, che sempre guardammo con sollecitudine gelosa ciò che si fece in Italia e particolarmente nello Stato, manifestare il debito zelo pel comun bene: a noi che sempre ci allietammo de' miglioramenti ottenuti, e piangemmo nel silenzio delle ospitali pareti sui mali che ci sovrastavano pelle men rette applicazioni de' principî economici, giuridici ed amministrativi. Ed è ben tempo di alzare la nostra debole ma sincera voce, ora che la Divina Provvidenza palesemente infonde nel magnanimo nostro Sovrano quello *spiritus charitatis et justitiae* ch' Egli santamente invoca, e ch' Egli sapientemente saprà consolidare nelle riforme che ci prepara a ristoro dei patiti danni; sì che da noi soli oramai dipende l' approfittare dei suoi doni spontanei, de' suoi benefizi preziosi, solo che a Lui sempre ci conserviamo devotamente uniti e sommessi.

Ma perchè la dolcezza di questi pensieri non ci dilunghi dal tema proposto, diremo che il nostro autore di chiara fama per bontà d' ingegno, per profondità di cognizioni, e per egregie imprese, è di opinione che a Roma, senza trascurare i porti d' Anzio e di Civitavecchia, debba bastare quello di Fiumicino posto in facile contatto con Ripagrande, allorquando sia munito de' presidii, ch' egli si fa a proporre.

Non è nostro intento entrare nella disamina delle precedenti sue recentissime opinioni, in parte diverse dalle attuali. Piuttosto crediamo pregio dell' opera il manifestare quanto ci aggradano i profondi suoi studi a miglioramento del Tevere da Orte a Fiumicino, pell' utilissimo intento di renderlo comodamente navigabile in tutto quel tratto, ma specialmente da Roma alla foce. Merita encomii il bel porto di rifugio da esso ideato in quella bocca tiberina, mediante due sistemi di frangiacqua galleggianti alla *Tayler*, sagacemente disposti e situati contro i fortunali di *ponente* e di *garbino*; e più ancora loderemo il proposto allungamento dell' attuale molo sinistro di Fiumicino, e della curvatura da darsegli per voltar l' imbocco del porto-canale più verso *maestro*, in guisa da renderne molto spaziosa l' apertura, e per difenderla da' venti australi non solo, ma benanche dalle sabbie che vengono trascinate dalle correnti; fenomeno abbastanza spiegato ne' nostri ultimi articoli. Sono egualmente da lodarsi i due fari immaginati, l' uno solido alla nuova punta del molo, l' altro galleggiante a borea de' frangiaqua; come altresì ci appare di evidente utilità il piantamento degli arbori sulle rive tiberine e tirrenie de' contorni, a sanamento de' luoghi, e per obice ai sabbioni portati da' venti australi nel Tevere e sue marine adiacenze. Siamo persuasissimi che rimurchiar si debbano le navi sul fiume, mediante piroscafi del suo modello, e non coll' allaggio de' buffali; e che rettamente si adoprerebbe togliendo gli abusi e gl' impedimenti imposti da' privati alla navigazione fluviatile. Tutti i buoni romani, tutti i buoni statisti, anzi tutti gli onestuomini del mondo debbono far plauso sin qui all' illustre autore, degnamente lodato per questi suoi utilissimi studi dal veneto Istituto nella sessione ultima del 1845; ed applaudiremo eziandio alla proposta d' impiegare ne' relativi lavori i forzati e le minute genti oziose. Al qual fine la nostra Bologna gli potrebbe somministrare, con infinito nostro conforto, una numerosa schiera di esseri divenuti nocivi alla società, perchè demoralizzati dall' iniquo, detestabile contrabbando: piaga morale delle più pestifere e contagiose: piaga tuttora aperta, ignota alla vecchia Bologna de' nostri dì, manifestatasi dopo il 1820, quindi vieppiù dilatata e fatta omai gangrenosa dagli errori economici commessi, e a cui da poco tempo, e quindi assai tardi, si cominciò a porre rimedio.

Tornando ora al nostro autore, col quale siamo giunti felicemente sin qui, andiamo nostro malgrado ad imbatterci in que' *ma* che vorremmo a tutta possa evitare; e non potendolo, bramiamo ben di cuore che il valentissimo Cialdi o chi per esso ci abbia da togliere alle nostre dubbiezze, se sono fallaci: perocchè se potessimo serbare, andando sempre a seconda con esso, integra la coscienza del vero bene, del massimo possibile bene dello Stato, niuno si crederebbe più onorato di noi nel trovarci sempre in così dotta e pregiatissima compagnia.

Esporremo adunque: 1.º i dubbi che ci si affacciano intorno ai risultamenti delle proposte tecnologiche dell' autore: 2.º passeremo all' esame delle sue dottrine economiche, riducendo la materia ai sommi capi, per conseguire la necessaria brevità, senza trascurare il fondo.

Il suo piano tecnologico si è che Roma conservi e migliori gli attuali suoi quattro porti, e cioè quello di Ripagrande in città, in corrispondenza coll' altro di Fiumicino, non che i due più prossimi della spiaggia, Anzio e Civitavecchia. Egli indica molti ottimi ed invero appropriati lavori e restauri per tutti e quattro: certamente meno giganteschi di quelli che vorrebbe l' opinione popolare in Roma: pur tuttavia grandiosi, quali sono: 1.º la indicata sistemazione del Tevere: 2.º il descritto nuovo porto a Fiumicino: 3.º l' espurgazione dell' Innocenziano in Anzio: 4.º il lazzaretto alla punta del Pecoraro presso Civitavecchia, colla ferrata che la unisca per Orte ad Ancona, onde così ottenere la congiunzione de' due mari nel nostro Stato; e finalmente un tronco su questa maggiore ferrata che l' unisca alla dominante.

Ora poichè l' illustre autore adotta la savia massima che „ *noi meno di ogni altro popolo siamo al caso di affrontare spese enormi ed opere lunghe, quando non siano del tutto necessarie o*

di grandissima utilità „ e poichè d' altra parte Roma non ha d' uopo di quattro porti, se d' uno solo si contentano gli emporii di prim' ordine, come Nuovayork, Liverpool e Londra, che sono le tre prime metropoli del commercio del mondo, sembra che, accordata ad Anzio la espurgazione dell' Innocenziano, che occorrerà poi rinnovare da capo per isgombrare la sabbia ognora sopravegnente, sia bastante al bisogno di Roma la sua Ripagrande pei piccoli legni da cabotaggio e da pesca, quando Roma stessa venga legata con via di ferro a Civitavecchia, la quale può ricevere le vele di alta navigazione, e potrebbe a maggiori cose bastare quando fosse munita di darsena e di lazzaretto, e di molo al Pecoraro.

La sistemazione di sì gran tratto di Tevere quant' è da mare ad Orte, abbenchè opera per sè stessa lodevole e desiderabile, non sappiamo se sia per rimanere stabile e proporzionata agli attuali mezzi e bisogni: essendo costosa nello impianto e nelle annue riparazioni, e di molta difficoltà a mantenerla contro la furia delle terribili periodiche escrescenze. Il Tevere è di natura torrenticcia, come gli altri fiumi d' Appennino, e abbenchè il più ricco d' acqua anche in magra, è forse più di essi apportatore di copiose e perenni alluvioni. La sua corrente che s' ebbe in antico il titolo di bionda, e i grandi interrimenti da essa operati nelle adiacenze, nell' alveo e nelle foci giustificano le nostre apprensioni. Le anormalità di questo fiume a tutti note ne hanno resa impossibile, ad onta di tanti replicati dispendii, la navigazione ne' tronchi medii e superiori. Da gran tempo Perugia non può far discendere navigli a Roma, e meno poi questi possono a Perugia rimontare, come in altri tempi facevano. Per altra parte se le acque di codesto fiume sono in estate troppo scarse, e molto più che non lo erano un giorno, la causa visibile di questa penuria sta nella diminuzione de' boschi in tutto il comprensorio della sua conca idrografica. E questa causa visibile farà sempre progressi, come purtroppo insegna l' esperienza: poichè il disboscamento è inevitabile nelle regioni che crescono in popolo; il quale più che di legna dalle foreste ha stimolo di cavar generi annonarii dalle disselvate pendici, nè giovano leggi nè zelanti magistrati a riparo del male: chè

„ *Natura d' ogni cosa è più possente.* „

Laonde se si potesse sistemare il Tevere da Roma alla foce (restauro d' immensa difficoltà pel cangiare continuo de' banchi) soltanto per facilitare la navigazione delle barche e de' piccoli piroscafi, pare che ciò bastar dovesse, essendo l' opera la più adattata, quantunque ardua assai, alle condizioni e del fiume e delle finanze: poichè riteniamo che lo sforzo di queste debba piuttosto rivolgersi per ora al sanamento della Maremma che all' incremento de' porti tiberini ed alle correzioni del troppo ribelle fiume: essendo sufficiente per Roma il porto ben curato di Civitavecchia. Perciò noi non solo lodiamo la bella idea dell' autore circa alle piantagioni lungo il Tevere ed il Mare, ma vorremmo anzi vedere in quelle infelici piagge sino alle Pontine sorgere pinete fruttifere, rivali alle ravennate.

Per altra parte l' unione de' due mari nel nostro Stato è bene una idea, che deve sorridere ad ognuno di noi: ma chi poscia avrà mai il coraggio e la possa d' intrapprenderla attraverso le più spopolate provincie della penisola, quali sono le nostre fra l' uno e l' altro mare, eccetto il breve tratto da Macerata ad Ancona? Chi vorrà eseguirla per una traccia di miglia 150 quasi sempre montuosa, dove le difficoltà non sarebbero mai superabili senza un enorme dispendio, in cui si consumerebbe disfruttato il tesoro speso? Chi vorrà assumere una sì grave soma? Compagnie industriali veramente solide, no: l' obolo del povero sarebbe una immoralità il mungerlo per impiegarlo in una impresa che per gran tempo non potrà dare il 2/100 d' interesse; e il danaro dello Stato non va consunto in temerarie imprese; troppo ingente essendo il nostro debito pubblico (1). Ci sfuggono queste verità dolorose: ma è pur forza dichiarare la qualità del male quando si voglia vincere la malattia. E malattia febbrile fu quella di pretendere solcare di vie ferrate tutto lo Stato: più poi il ripristinare il neronia-no d' Anzio, munendolo di una nuova città e di una ferrata che l' unisse a Roma: e tutto ciò co' soli denari del nostro popolo; trascurando intanto molte delle congiunzioni esterne più profittevoli, e le vie di transito più famose, che sole possono dare speranza di discreto fruttato pel capitale da impiegarsi.

Ma già la causa di porto d' Anzio è così mal fondata, che non ci sorprende che il nostro autore faccia trionfare su lei quella di Fiumicino e di Ripagrande, anche supposto che Anzio fosse un dì munito di rotedotto per Roma. Dal che si fa palese o che il nostro autore abbia un ingegno trascendente, o che Anzio sia una nullità, e che tale rimaner debba quand' anche con ingente opera vi venisse ripristinato il grandioso bacino di Nerone. L' osservazione dell' autore che il moto commerciale viene da ponente (noi diciamo da settentrion-ponente) e non da levante è vera: e non può essere altrimenti, poichè nella da noi indicata plaga stanno le grandi popolazioni navigatrici e commercianti di Sardegna, Francia, Spagna, Portogallo, Olanda, Danimarca, Svezia, Inghilterra, e più lontana l' America cogli Stati-uniti. Dal lato di levante vi è spopolamento e ristagno, eccettuate solo le lontanissime estremità dell' Asia. Perciò diciam noi che Civitavecchia è meglio situata di Anzio rispetto a Roma, e che perciò bastar debba per Roma la sola Civitavecchia. Questa non rimarrà a portata meno appropriatamente di Anzio rispetto all' oriente neppure nella espettazione in cui siamo di un gran movimento dal levante; perchè in tal caso i transiti prenderanno relativamente alla Italia più le vie adriatiche che le tirrenie, essendo l' Adriatico più del Tirreno prossimo ed aperto al levante in faccia all' Egitto porta dell' Oriente: e se verrassi pel Tirreno gioverà più d' Anzio Civitavecchia munita che sia con mediocre spesa di un lazzaretto.

Tanto basti per la tecnologia: passiamo ora alle idee economiche. Dice il nostro autore che *fra tutte le industrie, quella dei trasporti conduce alla massima economia del tempo e al minimo numero di sagrifizi.* Ciò è ben detto, o meglio ben ripetuto: e perciò converrebbe ch' egli si facesse amico de' grandi stradali inservienti al trasporto, amico della libertà delle vie marittime ora angustiate degli inciampi finanziarii: converrebbe ch' egli desse bando al timore di toccar Livorno ed alla paura di giovare a quel porto. Si rassicuri una volta, che se noi gioveremo a Livorno, quell' emporio gioverà a noi. Ma l' autore opina invece essere necessario sottrarre Civitavecchia alla concorrenza di quel porto, e che il concedergli la comunicazione dell' Adriatico pel nostro Stato è cosa dimostrata dannosa dall' esimio avvocato Blasi. A questa assurdità del Blasi e socii abbiamo risposto, abbiamo tuonato abbastanza nei nostri precedenti articoli; e meglio può rispondere il buon senso degli uomini non prevenuti e spregiudicati, ancorachè privi d' istruzione.

Dice che *la migliore tariffa è quella che richiama maggiori trasporti:* e noi con lui concordiamo perfettamente. Ma per quale motivo, dopo sì bella sentenza, invoca poscia diritti differenziali? Risponde: *per un dato tempo soltanto, e fin che la marina pontificia non divenga fiorente.* Ma questa povera marina senza fiore non è ella sempre stata protetta dalle tariffe? Eppure ha dessa mai sbucciato i fiori tanto attesi? Persuadiamoci alfine, ch' egli è ben tempo: non col dar privilegio a' poltroni, o ad essere avviliti dalla incertezza degli averi e della personale sicurezza se ne può stimolare l' attività e l' industria, ma coll' ammetterli alla libera concorrenza, ed in eguali, egualissime condizioni in faccia agli uomini industri e laboriosi, siano essi nazionali, siano esteri; rendendoli e per sempre intangibili nella proprietà e nella persona per sola forza di eque, rispettate, inviolabili leggi. Con questi soli mezzi, e forse con nessun altro, meno poi con quelli immaginati dal sig. Blasi e socii si fa fiorire il genio commerciale e dove langue, ed ove fu spento, e perfino in quelle deserte inospitali piagge dove mai non ebbe nido: testimone *Singapur.* Se il sig. commendatore amasse abbondanza di prove a sostegno del nostro detto, noi, ad ogni suo cenno, glie ne forniremo a sazietà, desunte da scrittori economisti di prim' ordine, sorrette da fatti storici incontrastabili, confermate da antichi e recenti esempi, ed anzi rese palesi a quegli uomini della nostra generazione, che hanno solamente attraversato l' oceano. E queste sono le cose che gli scrittori avrebbero obbligo di porre sottocchio ai leggenti ne' paesi siccome i nostri, che a molta ruggine, e a poco solida istruzione uniscono massime pregiudicate; e per le quali infiniti danni hanno finora sofferto la inceppate nostra industria manufattiera, il languido nostro commercio, il malsicuro nostro sistema agronomico, e la tisica nostra marineria.

Saremmo ingiusti però, se non confessassimo che il libro del nostro autore non sia in complesso un' ottima ed istruttiva produzione. Anzi il lettore non prevenuto vi troverà ad ogni pagina luminose prove di sapere e d' ingegno ed una rara lucidità di stile. Noi ameremmo di vedere ulteriori parti di questo felice scrittore, il quale per farsi a tutti maestro, non ha che a ripudiare alcuni principi economici, che mal si confanno all' odierno progresso.

Dott. Carlo Frulli.

(1) La Notificazione Sovrana sulle strade ferrate non impegna il pubblico errario menomamente per esse: e di questa provvidenza dobbiamo saper grado all' occulato e sapiente nostro governo.

— *Ferrate in Italia.* Lo sviluppo delle grandi linee di strade ferrate è ancora molto ristretto, nondimeno oggi, eccettuato il nostro paese, e qualche ducato secondario, tutti gli stati di questa penisola hanno messo mano all' opera.

Le prime strade di ferro che sieno state intraprese, e che siano in attività sono quelle da Milano a Monza, e da Napoli a Capua ed a Castellamare. Di poi furono imaginati vasti progetti, e si spinsero i lavori d' altre linee con molta attività.

Tre grandi linee governative furono poi decretate, le quali hanno un punto comune di partenza in Alessandria e si dirigono sopra a Genova, Torino ed il Lago Maggiore. Esse congiungeranno la capitale col mare, la Svizzera ed il rimanente dell' Italia settentrionale. Per la comunicazione colla Lombardia dovrà prolungarsi la linea da Milano sino al Ticino. I progetti del governo di Piemonte sono anche più vasti, poichè si tratterebbe di riunire la Savoia al Piemonte traforando le Alpi al loro piede passando poco lungi dalle falde del monte Cenisio.

La strada di Torino a Chambery sta in corso di studii, e se si perverrà ad eseguirla sarà una delle più stupende imprese dell' attività umana. Oltre le linee del governo si faranno strade secondarie che verranno concedute all' industria particolare. Sono già state avvanzate istanze al governo per le linee da Torino a Pinerolo, da Torino a Savigliano, e da Casale a Valenza. La strada che parte da Torino, e prosegue la linea sinistra del Po per dirigersi sopra a Milano passando per Vercelli e Novara, sarà probabilmente accordata a speculazioni private.

Nella Lombardia i lavori della linea da Milano a Venezia sono molto innoltrati; e questa strada si riunirà alla linea Sarda congiungendo fra loro le due vaste parti d' Italia. Le linee secondarie del regno Lombardo Veneto si dirigeranno da Milano a Como, e le altre città di Bergamo, Mantova, e Cremona si congiungeranno al ramo principale. Quando le linee interne saranno portate al loro termine, verrà di conseguenza di avvicinare il sistema Lombardo da una parte alle linee che si costruiscono nelle provincie poste sulla riva sinistra del Po, e dall' altra al raggio tedesco di cui Trieste è il punto estremo.

La linea da Trieste a Vienna, che si sta costruendo, metterà l'Allemagna in diretta comunicazione coll'Italia; e l'Austria ha il massimo interesse per istabilire il più presto possibile tale comunicazione.

Sulla riva destra del Po, cioè nel nostro paese, le compagnie che hanno domandato le nuove strade pare abbiano di mira di prolungare la linea da Ancona a Bologna sino a Modena e Parma per toccare la linea piemontese. Pel resto il governo non ha esaminato che le vie interne, e sembra prediligere le comunicazioni di mare. Nel primo progetto delle compagnie però si vedrebbe la valle del Pò attraversata da due grandi linee, una delle quali arriverà a Venezia, e l'altra in Ancona.

In Toscana *sono in esercizio le ferrate* da Livorno a Pontadera, e da Pisa a Livorno. Due compagnie hanno ottenuto concessioni per le strade da Lucca a Pisa, e da Siena a Firenze, e quest' ultima linea è riconosciuta col nome di strada toscana centrale.

Nel regno di Napoli la strada di ferro fra la capitale, Castellamare, e Capua dovrebbe estendersi fino alla nostra frontiera per congiungere Napoli a Roma. La strada del mezzo giorno che si dirige a Nocera verso l'Oriente tende a riunire il mare Adriatico ai porti del Mediterraneo.

(*Pallade*)

— Nella gazzetta universale in data Italia, stato pontificio leggiamo quanto segue: la quistione delle strade ferrate occupa adesso molto seriamente il pubblico e ogni giorno si mettono in campo nuovi disegni. Fra tutte sembra avere maggiore probabilità di sollecita esecuzione quella di Civitavecchia a Roma; e la società a quest'uopo convenuta fa levare i piani della relativa linea da uomini periti in questa bisogna. Minore speranza vi ha per la strada da Roma a porto d' Anzo ... Una società in Bologna si unirà con quella di Ancona affine di congiungere per siffatte strade le due città (?)... L' ingegnere inglese Stephenson è presentemente a Roma per conferire con parecchie persone sul proposito della costruzione delle strade ferrate nello stato Pontificio.

SEZIONE ECONOMICA.

Sul nuovo corso di economia politica alla Università di Torino professato dall' avvocato Antonio Scialoia da Napoli, discorso di Carlo Ilarione Petitti (Estratto dalla Rivista Europea). Nelle umane condizioni sonvi certe epoche prestabilite dalla Provvidenza Divina, nelle quali il civile consorzio, dopo d' essere stato per molte infelici combinazioni lungamente rivolto a decadenza, mutate le proprie tendenze retrograde, per impulso di maschi ed illuminati pensieri a vita novella ritemprasi e volge alla prosperità dell' universale, unica meta d' ogni ordinamento sociale. Il processo di cotesta felice mutazione di cose segue d' ordinario in due distinti modi. L'uno, tutto lamentevole quanto all' esordio, come nella maggior parte del suo corso, e sol felice di poi nell' ultimo suo risultato; l' altro, felice così nel proprio corso come nell' ultima sua conseguenza, mosso com' è da fortunate combinazioni, sapientemente ordinate dai reggitori, accolte dal savio criterio pubblico.

Quando la condizione morale e politica dell' incivilimento d' un popolo è per corruzione già antica avviata a decadenza estrema, allora, essendogli necessaria la prova di lunghe peripezie, onde ritemprarne la traviata natura, dopo che l' indipendenza e la dignità del principato e della nazione furono depresse, dopo che la pubblica miseria ha consumato la rovina di tutti i comuni e privati interessi, dopo che ogni virtù cittadina ed ogni potenza dell' autorità legittima cessarono dal provvedere al buon governo della nazione, allora succedono que' politici cataclismi che vengono giustamente chiamati *rivoluzioni*. In queste abbondano confuse e miste le vittime colpevoli e le innocenti; ma, dopo acerba convulsione di parti, quel fatale rivolgimento, lungamente durato pur troppo con veci assidue, termina coll' intero riordinamento del civile consorzio, fondato sopra altre basi e creato da nuovi interessi sorti durante la procellosa rovina dell' edificio sociale, in cui naufragavano interamente quelli antichi, immolati da una ineluttabile necessità.

Nell' altro men fatale e terribile andamento d' una società decaduta, bisognevole di ritemprarsi con ordini migliorati, senza l' intera rovina di quelli preesistenti, sorgono, la Dio mercè, una circostanza, un' istituzione, anche un uomo soltanto, per cui, fermata ad un tratto l' infausta sorgente de' mali che travagliavano la società, con pericolo di condurla a più o men remota, ma pur certa, rovina, si ricompongono quietamente le sconnesse fila dell' ordinamento civile.

Allora la traviata opinione dell' universale, corretti gli errori nei quali era caduta, torna a maschi ed illuminati pensieri; l' educazione pubblica, nulla o trascurata, si riforma e coi migliorati studi progredisce verso le buone dottrine; ed atteso l' impulso dato dai novelli ordini, che il comune buon senso favorevolmente accoglie, nel renderne così più facile e più sicura l' istituzione, fa sì che senza contrasto alcuno degli antichi e nuovi interessi felicemente conciliati, e senza que' violenti trambusti, che conducono agli accennati politici rivolgimenti, vedesi assodata invece la quiete dell' universale, fecondata la generale ricchezza, e facilitato inoltre l' aumento di quella privata, onde promuovesi in somma la pubblica prosperità.

Noi vedemmo nel volgere degli ultimi cinquant' anni in Europa più d' un esempio di queste mutazioni civili, sovente precedute da terribili politiche convulsioni, dalle quali derivavano lamentevoli danni, che lasciarono e lascian tuttora acerba memoria. Pur talvolta vedemmo quelle mutazioni, per benefico decreto della provvidenza, seguire senza politici rivolgimenti, e senza nemmeno quei gravi contrasti degli antichi interessi cedenti il luogo ai nuovi, successivamente creati pel solo impulso della ineluttabil forza d' una prevalente pubblica opinione, la quale a sua posta regola l' animo de' governanti e de' governati.

Il secondo di tali esempi, che sovente incontrasi nella storia di alcune delle Italiane provincie, è argomento del presente studio, nel quale, all' occasione in cui ne piace di riferire ai lettori della *Rivista Europea* l' apertura d' un corso d' economia sociale recentemente istituito, o, per parlare più esattamente, ristaurato, ci sembra potersi fondatamente annunciar la speranza, non solo pel paese dov' esso venne creato, ma per l' intera penisola, delle felici conseguenze derivanti dalla rapida e quieta propagazione delle utili idee e delle buone dottrine, che vi saran professate.

Quando più imperversava in questa nostra infelice patria Italiana il letale e mal avveduto governo di Spagna, a Napoli segnatamente, dov' esso avea più funeste economiche conseguenze, la Scienza, protestando in certa guisa contro fatti colpevoli, sorgeva animosa ad insegnare spontanea le buone massime, che più avrebber potuto riuscir atte a temperare tanto male.

Ma quel mal governo, lasciata la scienza predicar nel deserto, procedeva intanto a consumar la rovina d' ogni pubblico e privato interesse, checchè scrivessero pel ravvedimento degli empirici governanti Serra e Broggia con molti altri. Perocchè quel predominio d' un reggimento lontano, e poco illuminato, ad altro non pensava che a smungere i popoli, senza menomamente avvertire alle conseguenze future d' un sistema, tendente a diseccare ogni fonte di privata e pubblica ricchezza, epperò anche fatale e rovinoso pe' suoi stessi autori.

Succeduto a governo siffatto il dominio d' un Principe divenuto nazionale, perchè residente frammezzo ai propri sudditi, assunto il reggimento dal terzo Carlo di Borbone, il quale avea mente e cuore atti al proprio ufficio, era naturale che sorgesse in lui l' idea benefica di rendere felici le soggette popolazioni, e ch' egli vi ponesse opera con quell' alacre proposito che deriva da una ferma volontà, inspirata per migliore e più efficace esercizio da alcuno dei suggerimenti della scienza.

(*Sarà continuato*)

— *Economia dei trasporti delle mercanzie per le ferrate, e sue utili conseguenze.* Il trasporto delle mercanzie, del quale, per rispetto alla ferrata del nord francese, poco conto si è tenuto fino ad oggi, è in procinto di essere sottoposto ad una regolare e completa organizzazione, non effettuata prima d' ora perchè non per anche forniti del necessario e sufficiente materiale. Non è per questo che vogliasi dire essere la prima volta che le ferrate di Francia si applicano ad un esteso trasporto di mercanzie, ma sarà la prima volta che questo trasporto verrà operato sopra grandi masse e per una distanza, che dà adito di apprezzare in proposito l' attitudine delle ferrate. È da non breve tempo che la compagnia da Saint-Etienne a Lione trasporta mercanzie in una immensa copia, ma per un certo tratto di strada, condizione disutile all' esercizio delle ferrate. Inoltre questa ferrata è di una pendenza poco favorevole, per cui non si può dedurre un dato certo che non sia o di grave prezzo pel pubblico o di poca utilità per la compagnia. Le ferrate di Orleans e di Rouen, di lunghezza almeno doppia, si prestano pure a grandi trasporti, ma sono pur esse troppo brevi per una soddisfacente concludente e perfetta sperienza. La ferrata di Rouen ha uopo del suo complemento da Rouen all' Hàvre per trasportare mercanzie con molta utilità sì del pubblico che degli azionisti. Per lo contrario da Parigi a Lilla e da Parigi a Valenciennes e molto più poi da Parigi a Bruxelles, è un lungo tragitto ed un immenso movimento di prodotti, che ognora più aumenterà per un sistema di scambi internazionali più liberale che altrove (*). È vero che il moto dal nord a Parigi è maggiore dell' opposto, ma è un inconveniente che incontrasi in tutte le strade che convergono a Parigi, ed è inevitabile per tutte le grandi capitali: di fatto un grande centro è un emporio; da ogni parte accoglie materie e sempre in maggiore copia di quella che manda o restituisce.

La tariffa dei prezzi di trasporto è l' oggetto importante da esaminare, perchè cagione di grande influenza sul movimento delle mercanzie. È nota la distinzione delle mercanzie in 4 classi per applicarvi il carico proporzionato secondo che sono più o meno preziose. Per ciascuna classe è fissato quel massimo che le compagnie non possono sorpassare. Questo massimo è per la prima classe di 18 centesimi la botte, peso di 1,000 kilog., e per la percorrenza di un kilometro. Le derrate coloniali ed i vini appartengono a questa classe. Per la seconda è di 16 centesimi, nella quale sono compresi i frumenti. Per la terza è di 14 centesimi, e si compone principalmente de' materiali per fabbricare. Per la quarta, che abbraccia i carboni e gl' ingrassi, è di 10 centesimi. A chiarire le idee, specialmente pei termini di confronto, ricordiamo che il prezzo medio di trasporto per mezzo ordinario è di 20 centesimi ogni botte ed ogni kilometro, quello per mezzo accelerato è di 30 a 35, e quello poi dei pubblici procacci o delle pubbliche vetture è ancora molto più alto.

La compagnia del Nord ha modificato le diverse classi, mutando luogo ad alcune mercanzie e ponendole nelle classi inferiori, ed ha inoltre ridotto i prezzi, specialmente pei trasporti dal mezzodì al nord. I vini per esempio non pagheranno 18 centesimi, ma 10 per le piccole distanze e 9 per le maggiori. Ha pure introdotto un sistema di premii per ogni speditore che invii mercanzie in molta copia, ne ha determinato le quantità, per cui questo premio costituirà spesso la facilitazione di un 10 per cento. Così ha ancora fatto discendere i grani dalla seconda classe alla

terza. Per conoscere i reali vantaggi di questa classificazione, del prezzo attribuito a ciascuna, minore di qualsivoglia altro mezzo di trasporto, si prenda ad esame una distanza discreta, quella di Clermont (Oise) che è nel raggio attuale da cui la capitale pracacciasi le provvigioni: questa distanza di 84 kilometri pagherà 80 centesimi per ogni ettolitro.

Il materiale da selciato, il gesso ec. sono collocati nell' ultima, in luogo della terza, ed anche della seconda, e per conseguenza tariffati a 9 centesimi per la direzione del nord a mezzodì, e a 7 dal mezzodì al nord in luogo di dieci.

Da questi dati si può dedurre che le grandi ferrate tendono a stabilire nell' interno degli stati un equilibrio affatto nuovo per rispetto ai prezzi comuni derrate e degli oggetti di ordinario scambio; e di qui un livello ne' prezzi per grandi estensioni di paesi, ed un ribasso ne' medesimi; per cui coloro, che sono per la conservazione dell' attuale stato rispetto al commercio e vogliono per conseguenza mantenere i diritti alti di dogana e le proibizioni, leggano nel futuro delle strade ferrate e troveranno un nuovo veicolo alla libertà dello scambio; giacchè la sollecitudine e il basso prezzo di porto sono grandi e vantaggiose condizioni a moltiplicare e facilitare le scambievoli importazioni ed esportazioni. Per le ferrate l' equilibrio de' prezzi sorgerà a profitto di intere regioni, a detrimento di alcune località che avevano il privilegio di alimentare i grandi centri di consumazione. Per esempio suppongasi una ferrata di 300 kilometri, che, partendo da Parigi, penetri nell' ovest della Francia, la differenza di prezzo del frumento alle due estremità di essa ferrata non sarà che di fr. 2. 40 e fors' anche minore, mentre attualmente è di 6 franchi e talora di otto.

Tutto quello che finora abbiamo detto concerne le mercanzie per le quali la ferrata del nord sarà in concorrenza coi trasporti di terra. Ma sonvi oggetti pei quali essa avrà a lottare contra un maggior rivale, e cioè il trasporto per canale mediante il quale Parigi è provveduto del carbone procedente dal Nord e che in massima quantità vi si consuma. Il prezzo di trasporto per canale non è che presso a poco il quinto della spesa di trasporto per mezzo ordinario. Vero è che la percorrenza è un poco più lunga, lo che equivale ad un maggior prezzo per ogni kilometro prendendo per base un eguale distanza. La compagnia del Nord vuole concorrere a questo trasporto, al qual effetto ha commesso un considerevole materiale oggi non ancora compiuto. Questa concorrenza riuscirà di grand' interesse, e ad ogni evento chi ne risentirà utile sarà il pubblico. Di fatto dalla lotta di questa energica concorrenza dovrà risultarne che l' esercizio di trasporto mediante i canali riceverà quella perfezione a cui altri popoli sono pervenuti. La circolazione vi raddoppierà quadruplicando di celerità; ma la sestuplicasse ancora, che non eguaglierebbe mai l' abituale velocità: a chi adunque la preferenza? Noi non osiamo predirlo. Questa lotta è continua in due paesi industriosissimi, forniti l' uno e l' altro di canali e di ferrate. L' opinione degli uomini più competenti d' Inghilterra è che una ferrata, per rimborsarsi delle spese nel trasporto del carbone, deve farsi pagare 6 centesimi ogni botte e per ciascun kilometro. In America la ferrata di Mont-Carbon, Filadelfia, contende al canale di Schaylkill il copioso trasporto del carbone, che si pratica fra le due città e che supera il milione di botti. La ferrata si contenta del modico prezzo di 4 1/2 cent. per botte e per kilometro. Nel qual caso è senza dubbio a prendere in considerazione che l' ingegnere Moncure Robinson vi ha abilmente distribuito le pendenze nel modo il più proprio, e ridotto le spese di ritorno a vuoto ad una cifra quasi insignificante. Ma la estrema sentenza sui canali non è ancora pronunciata.

Il ritorno a vuoto nella ferrata del nord pare non debba costare molto; nulladimeno è sempre oneroso, e sarebbe utile per la compagnia se si potesse trovar una mercanzia di ritorno fosse anche la metà della massa del carbone trasportato. Questo è un problema difficile a risolvere, forse impossibile. Intanto, nel momento che parliamo, l' attenzione delle compagnie delle ferrate dirette a Parigi è rivolta verso il gesso di cui è gran copia nei dintorni di Parigi, e mancante altrove. L' uso di questo materiale può estendersi non solo per la fabbricazione quant' anche per l' agricoltura.

Finalmente la intrapresa del trasporto delle mercanzie sopra una linea, che ora si prolunga fino a Bruxelles, Gand, Liegi e Colonia, e che nell' anno veniente si prolungherà fino a Londra, tende a sollecitare un altro progresso, vale a dire la revisione della nostra tariffa delle dogane e la abolizione di tutte le innumerevoli proibizioni. Ognora che a grandi spese si creano così mirabili mezzi per iscanbiare i prodotti della Francia con quelli delle altre nazioni, nessun ostacolo deve frapporsi per servirsene. Nel qual caso la proibizione, provocando il senso comune, perde la sua influenza per qualsiasi modo che si operi a sostenerla, per qualsiasi metafora che s' imagini per conciliarle il favore popolare e la universale opinione. La causa di una libertà commerciale temperata ed accettata a grado a grado deve sperare molto dalle ferrate e da una saggia organizzazione di trasporto delle mercanzie sulle medesime. Ma sotto questo rapporto, la ferrata del nord, per le sue immissioni, è incomparabilmente superiore a tutte le altre.

(*) Il risultamento del movimento dei viaggiatori e dei prodotti della 22.a settimana di esercizio nella ferrata del nord dal 14 al 20 novembre è il seguente

Viaggiatori 33980	Prodotti fr. 119,032. 30
Bagagli e mercanzie . . . . "	" 89,256. 30
	fr. 208,288. 60
Prodotti anteriori dal 20 giugno al 13 novembre . .	" 4,495,997. 34
Totale a tutto il 20 novembre	fr. 4,704,285. 94

La compagnia della ferrata del Nord, per corrispondere alle domande che le vengono dirette dal commercio, pubblica la tariffa e le condizioni che regolano il trasporto delle mercanzie. Sono già sottoposte alla omologazione amministrativa.

Questa pubblicazione, che può quasi dirsi officiosa, ha per iscopo di mettere il commercio in istato di praticare i suoi calcoli principalmente per rispetto al trasporto delle farine, degli oli, dei zuccheri ec. i quali hanno un interesse di attualita e di urgenza nelle presenti circostanze =

FERRATA DEL NORD FRANCESE

Trasporto delle mercanzie a piccola velocità. Per corrispondere ai bisogni del commercio e dargli tutte le possibili facilita la compagnia ha non solo ribassati i prezzi che essa è autorizzata a percepire, ma operato una estesissima classificazione a favore delle materie prime e sostanze alimentarie.

Le più considerevoli riduzioni toccano i frumenti, le farine, le fecole, le patate, i legumi secchi le avene i grani, i vini, le birre e gli spiriti, gli oli, i zuccheri, le cicoree, i cotoni, le lane, i salati, i ferri, le fondite, i gessi, le ardesie e i materiali di costruzione ec. ec.

Le mercanzie sono tassate a norma della seguente classificazione:

Fuori classe: Arbori e piante, bronzi d' arte, cristalli e vetreria fina, essenze, acidi, polvere, burro, ova, legumi, frutti e pesci freschi, cacciagione ec.

Prima classe: Metalli e legni lavorati, drogherie, zuccheri raffinati, spezierie, vini e liquori in cassa o in cesto, libreria, tele, stoffe, mercerie, oggetti meccanici, chincaglie, mercanzie per via accelerata ec ec.

Seconda classe: Fondita in forma, cotoni e lane in balle, saponi, olio, piombo lavorato, legni da tintura, caffè in sacchi, riso, formaggi secchi, salati, burro salato, sidro ec ec.

Terza classe: Frumenti, grani, farine, fecole, patate, legumi secchi, cicoria, bande di metallo, zuccheri grezzi, melasse, vini, spiriti e birra in botti, ferri in verghe o in bandoni, legni da lavoro, legne da bruciare, pesce salato, sali, maiali, vivande *cotte*, biacca, chiodi ec ec.

Quarta classe: Carbone di terra *torba*, gessi, pietre, travertino, matoni, ardesie, fondite grezze, piombo e zinco in lastre, rotedotti, bitume, catrame, ingrassi ec. ec.

Segue la tariffa de' prezzi, che si parte dai 1000 chilogrammi pei trasporti (da deposito a deposito) da Parigi alle principali stazioni e ritorni, e dalle principali stazioni fra loro: tariffa che si ommette perchè propria solo alle circostanze della nazione francese. Chiudono la tariffa alcune addizioni e sono le seguenti.

Primo: le spese di carico e scarico sono comprese nella tariffa medesima

Secondo: le spedizioni, che non giungono ai cinquanta chilogrammi, saranno tassate colle norme della categoria *fuori classe.*

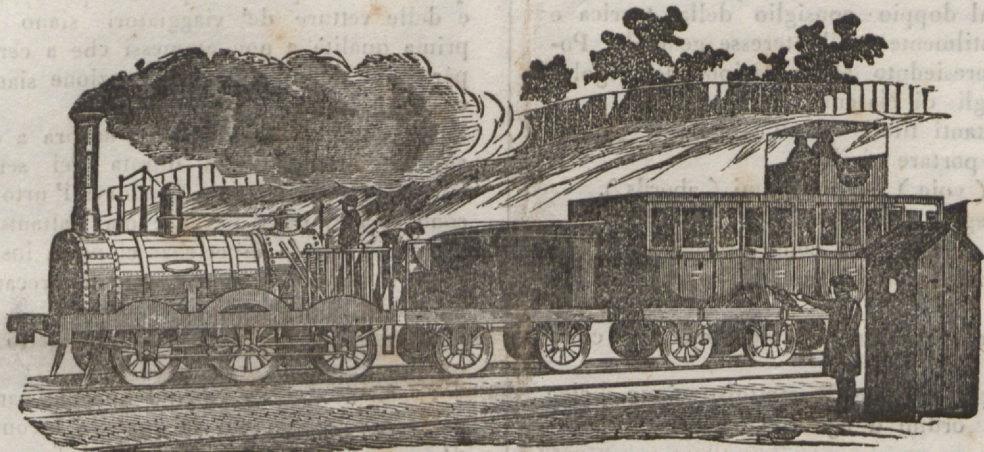
Terzo: La compagnia accorda agli speditori un premio dal 2 al 10 per cento proporzionato al quantitativo del materiale trasporto da una medesima stazione alla distanza almeno di 63 chilometri in ogni periodo mensuale cominciando dal 1.o di ciascun mese. Il premio sarà calcolato sulle tasse di trasporto non compreso le spese accessorie quali sono quelle di registrazione, di carico e scarico.

VARIETA'.

Strada dell' India per l' Egitto. Leggesi nel Morning-Herald del 3 novembre. Noi non siamo animati da verun sentimento ostile contra il sig. Waghorn. Ben lungi da ciò, noi pensiamo ch' egli abbia molto meritato essendosi occupato a tutt' uomo di organizzare la strada dell' India per l' Egitto, per cui dovrebbe ricevere un largo indennizzo alle spese e fatiche sostenute. Ma in pari tempo non vogliamo ingannare nè il governo nè la compagnia delle Indie sostenendo che la via per Trieste sia la più breve, mentre è provato che la è quella di Marsiglia. Dicesi che il sig. Waghorn si è indotto a preferire la via di Trieste perchè il governo francese ha ricusato di accordargli alcuni privilegi pel trasporto della valigia a traverso della Francia. Ma certo si è che tutti li dispacci venuti d' Alessandria per la via di Marsiglia sono sempre arrivati più presto di quelli venuti per la via di Trieste. Ed egli che vuol persuadere del contrario, annuncia che d' ora in poi egli partirà da Alessandria al momento che partirà la valigia, e non più due giorni dopo com' egli ha praticato fin qui, per cui, conclude che se arriva a Londra prima della valigia, sarà provato alla evidenza che la via di Trieste è la più breve. Ma questa non è prova perchè lo *steamer* che porta la valigia non va direttamente a Marsiglia; passa per Malta, e quivi sbarca le casse della valigia. Queste casse di ferro, pesantissime, d' ordinario in numero di 40, sono da trasportare in altro naviglio, lo che dà sempre un perditempo di 24 ore. Poi, quando la valigia arriva a Marsiglia, altro tempo si perde alla disinfettazione, di guisa che ognun vede la differenza che passa fra il modo di trasporto della valigia dall' India, e quello che ha scelto Waghorn a portare i dispacci, e per conseguenza questa non è la maniera di praticare un esatto confronto fra la via di Marsiglia che riceve la valigia, e la via di Trieste che riceve il Waghorn. La distanza totale da Alessandria a Londra per Marsiglia può considerarsi, quando la stagione è propizia, di otto giorni, e di nove, tempo medio, quando la stagione è contraria. Quando saranno poi compiute le ferrate della Francia, e cioè fra due o tre anni, non si impiegheranno che 6 a 6 giorni e mezzo. Il sig. Waghorn faccia il suo viaggio con questa sollecitudine tenendo la via di Trieste!

Pare s' avvicini il momento di risolvere con certezza il problema del minor tempo da impiegare nel trasporto della interessante valigia. Si ha notizia che il sig. Waghorn avrebbe divisato di sbarcare a Brindisi la valigia, e trasportarla per la via di Napoli, Roma, Ancona, Milano, e lo Splugen a Londra. In questo divisamento, se ravvisiamo un accostarsi alla vera strada da tenere, non occultiamo però la grave difficoltà a cui va incontro. Perchè passare due volte gli appennini? Dacchè il piroscafo portante la valigia salpa da Alessandria e si ferma a Brindisi, perchè piuttosto non potrebbe progredire il suo viaggio di mare sino ad Ancona, e quivi scaricare la valigia per metterla in corso lungo lo stradale Lombardo? Noi non vediamo utilità nello sbarco a Brindisi, finchè non sia costrutta la tanto agognata linea sul litorale adriatico in congiunzione a quella da Ancona per Pesaro, Forlì, Bologna, indi per Modena, Parma, la ferdinandea sino alle alpi elvetiche. Dacchè tutto colima a persuadere che il protendimento di essa linea sarà in breve attuato, e dacchè anche senza la ferrata lungo le coste adriatiche lo spazio da percorrere da Alessandria a Londra si reputa minore per la via Flamminia ed Emilia, non sappiamo scorgere il motivo per cui il sig. Waghorn ami di preferire il doppio trapasso degli appennini, che è inevitabile quando si parta da Brindisi per Roma, e da Roma per Ancona.

— Leggesi nella Gazzetta di Augsbourg del 17 novembre. Il sig. Schwartzer, caporedattore dei giornali pubblicati dal Lloyd austriaco, va, dietro invito del Lloyd, nel Belgio e in Inghilterra per esaminare in luogo le cagioni che hanno ritardato ultimamente la valigia dell' India nella strada da Manheim à Cologna e particolarmente fra quest' ultima città ed Ostenda. Egli è inoltre incaricato di togliere tutti gli ostacoli che potrebbero rinovare il ritardo. Waghorn è a Malta per sorvegliare il tragitto di mare.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 22. 26 dicembre 1846

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l' Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. = SEZIONE TECNICA. Disciplinare legislativo: ordinanza del re dei francesi concernente le discipline per l' esercizio delle ferrate, preceduta dal relativo rapporto. — SEZIONE ECONOMICA: sul uuovo corso di economia politica alla università di Torino, continuazione, vedi n. 21. — VARIETA': introduzione del frumento, frumentone e delle castellate in Bologna nell' anno 1846.

SEZIONE TECNICA.

DISCIPLINARE LEGISLATIVO.

(*) *Ordinanza del re dei francesi concernente le discipline per l' esercizio delle ferrate, preceduta dal seguente:*

RAPPORTO

Sire. Dacchè le strade ferrate si sono fatte comuni sul suolo francese, l' autorità pubblica ha dovuto avvisare ai più opportuni espedienti atti a prevenire i pericoli che possono verificarsi nell' esercizio di questo nuovo modo di comunicazione. D' altronde le strade ferrate sono essenzialmente soggette al dominio pubblico; avvegnacchè non possano e non debbano essere protese ed esercitate che nell' interesse di tutti, ed è perciò che appartiene alla pubblica autorità il regolarne l' uso in analogia alla clausola inserita negli atti di concessione, così concepita = *regolamenti d' amministrazione publica determineranno le misure necessarie per assicurare la polizia, la sicurezza e l' uso delle ferrate e delle opere che ne dipendono.* = Questa disposizione è stata riprodotta in termini generali nella legge 11 giugno 1842 che decretava le grandi linee da protendere nel regno, ed è confermata nella legge 15 luglio 1845 sulla polizia delle strade ferrate; laonde deve oramai considerarsi come disposizione di diritto comune applicabile a ciascuna delle vie nuove di comunicazione. Ciò non ostante, Sire, sin qui l' amministrazione superiore non si è proposta mai l' adempimento del bisogno di regolamenti preveduti dalla leggè per disciplinare l' esercizio delle ferrate eseguite in Francia; al che è scusa che l' esperienza era troppo recente perchè fosse possibile di sottomettere alla sanzione di V. M. le misure relative alla polizia delle ferrate; onde l' amministrazione si è limitata a regolamenti provvisori, cui mano a mano furono portate quelle modificazioni che si credettero di utilità o convenienza.

Il tempo ha progredito; e oggidì, tanto in Francia che fuori, le strade ferrate in esercizio si sono moltiplicate. I sinistri numerosi, de' quali alcuni malauguratamente d' una gravezza considerevole, hanno additato le previdenze sulle quali è a dirigere prelativamente l' attenzione dell' autorità; per cui il momento essendo giunto di disporre le regole, le provvidenze d' ordine e le discipline da osservare sulle strade ferrate, propongo a V. M. la firma del progetto di regolamento generale che al detto uopo ho preparato.

Questo progetto è il frutto di lunghe e laboriose meditazioni. Il Consiglio d' acque e strade (ponts-et-chaussées) sezione delle strade ferrate, e in seguito, il Consiglio di stato lo hanno discusso in non poche sedute portandovi successivamente notevoli miglioramenti; le compagnie concessionarie ne sono state interpellate; infine, prima di dispormi alla redazioue definitiva, mi sono procurato i necessari lumi, consultando l' esperienza de' pratici, e dopo tutto questo io credo poter sommettere con confidenza l' unito progetto all' approvazione di V. M.

Non debbo d' altronde ommettere d' aggiungere che per quanto riguarda le misure relative alla sicurezza della circolazione sulle ferrate ho trovato i più utili regolamenti nei lavori di una commissione che il mio predecessore aveva instituito dopo la fatale catastrofe dell' 8 maggio 1842, per istudiare le quistioni delle locomotive e delle vetture adoperate nell' esercizio e per fissare le misure più proprie a prevenire che si rinnovassero tanto deplorabili casi. Questa commissione, composta in parte di uomini estranei all' amministrazione, di costruttori di macchine, d' ingegneri di compagnie e d' industriali, si è dedicata con uno zelo degno de' maggiori elogi all' esame di tutte le quistioni che riguardano l' esercizio delle ferrate, e sono ben pago di potere qui retribuire la giusta riconoscenza che le è dovuta.

Il progetto di regolamento che ho l' onore di subordinare a V. M. dovendosi applicare a tutte le ferrate, ho dovuto, per quanto era possibile, non informarlo che di principii generali: l' amministrazione superiore regolerà, in ciascun caso particolare, le condizioni speciali che le circostanze rispettive di ciascuna strada potranno richiedere.

Questo contegno era il solo che potesse conciliarsi colle necessità proprie di ciascuna attivazione di ferrata; e a siffatti termini il Consiglio di stato ne lo ha approvato avendo riconosciuto non essere possibile risolvere in un regolamento generale i differenti casi che si possono presentare siccome è indispensabile l' affidare all' amministrazione alcuna facoltà speciale. Tale è eziandio lo spirito della legge 15 luglio 1845 che proferisce pene contro le infrazioni dei decreti prefettizi adottati coll' approvazione del ministro dei lavori publici.

La Maestà Vostra si degnerà pure scorgere in molti articoli, e sopra tutto in quelli che concernono il regime e i dettagli dell' esercizio, che l' amministrazione non dovrà statuire che sulle proposte delle compagnie, o in seguito di avere riconosciuto l' insuffìcienza delle misure da queste adottate. Circa la determinazione delle misure, due partiti potevano essere seguiti: o specificarle immediatamente nel regolamento, o lasciarne l' iniziativa alle compagnie, deferendo all' amministrazione la cura di controllare o il diritto di decidere e di ordinare. È a quest' ultimo partito che ho creduto di appigliarmi. Le compagnie sono incaricate direttamente dell' esercizio delle ferrate; ne sono responsabili tanto in faccia al publico che in faccia all' amministrazione; hanno un interesse immenso a prevenire i sinistri e ad ordinare un servizio che inspiri sicurezza e confidenza. Gli studi quotidiani cui debbono dedicarsi a questo scopo; l' esperienze che acquistano ogni giorno le persone che impiegano, le pongono al grado di riconoscere e constatare le variazioni ed i miglioramenti che convengono a tale o tale altra parte di esercizio. L' amministrazione che controllerà i loro atti, che ri-

(*) *Questo rapporto e la relativa legge sono di tanto interesse che, vincendo la ripugnanza procedente dalla loro lunghezza, noi li riportiamo qui fedelmente.*

cederà le loro proposizioni, approverà o modificherà secondo i consigli ed i lumi che saprà attingere dai pratici nella difficile materia.

Sono varie le conseguenze del sistema: prefigge in una giusta misura alle compagnie concessionarie, la libertà d' azione, che è indispensabile lasciar loro, se si vuole che la loro responsabilità sia reale e rigorosa: apre adito alle idee nuove, ai progressi d' ogni maniera, che gli uomini immediatamente dedicati alla pratica delle strade ferrate sono meglio a portata che qualunque altro di concepire e realizzare: da ultimo conserva all' amministrazione publica la parte di autorità che le appartiene e che essa può ancora, illuminata dal doppio consiglio della teorica e della pratica, esercitare più utilmente nell' interesse generale. Posti così i principi che hanno presieduto alla redazione del regolamento, entro in alcuni dettagli di ciascuna delle sue parti.

Il regolamento si divide in tanti titoli quanti sono gli oggetti sui quali all' autorità incombe portare vigilanza.

Il primo concerne il piano (voie) e gli estremi (abords).

Il secondo il materiale impiegato nell' esercizio.

Il terzo indica le condizioni relative alla composizione de' treni.

Il quarto riguarda la partenza, la circolazione e l' arrivo de' convogli.

Il quinto contiene tutte le misure d' ordine a operarsi dalle compagnie per la percezione delle tasse.

Il sesto tratta della sorveglianza che l' amministrazione dirige sull' intraprese, e dei diversi ordini d' agenti chiamati a concorrervi.

Il settimo determina le discipline ad osservare dai viaggiatori.

L' ottavo infine concerne le varie disposizioni che non appartengono specialmente ad alcuna delle materie di sopra indicate.

Rispetto al titolo primo avrei poche cose a dire per giustificarne l' assunto. E primieramente per ciò che riguarda le stazioni è d' uopo aver presente che esse fanno, come le strade intere, parte del dominio publico, e che perciò l' uso ne deve essere egualmente regolato dall' amministrazione superiore, ciò che inoltre è stato di già ammesso dalle decisioni giuridiche; le quali hanno appieno stabilito su questo punto la dottrina esposta nel regolamento. L' entrata, la circolazione, il collocamento delle vetture publiche o particolari, destinate sia al trasporto delle persone che al trasporto delle merci, saranno regolate dai decreti del prefetto del dipartimento, coll' approvazione del ministro dei lavori publici. Queste disposizioni preverranno i conflitti che si sono verificati fra compagnie e intraprenditori di vetture publiche, e che hanno eziandio dato luogo a dibattimenti giudiciari.

Per ciò che concerne il piano stradale e le opere che ne dipendono, evidentemente la scelta del modo di manutenzione deve essere lasciato alle compagnie; ma queste dovranno far conoscere all' amministrazione le misure che avranno prese, e qualora non fossero sufficienti, l' amministrazione interverrà a prescrivere tutte le disposizioni supplementarie che giudicherà necessarie alla sicurezza della circolazione.

Gl' incrocicchiamenti di strade hanno dato luogo qualche volta e sopra tutto quando debbono essere percorse con grande sollecitudine a spostamenti: conviene quindi che formino l' oggetto d' una sorveglianza particolare. Se la sorveglianza esercitata dalla compagnia è insufficiente, l' amministrazione, avvertita, prescriverà immediatamente, a termini dell' articolo 3, le misure alle quali le compagnie hanno a conformarsi.

Se il profilo d' una ferrata fosse disposto di maniera che passasse o al di sopra o al di sotto di altra via di comunicazione, l' articolo 4 del regolamento diverrebbe inutile; ma questa condizione non potrebbe essere ottenuta senza occasionare immensi dispendi e sotto molti rapporti bisogna ammettere che la ferrata traverserà a livello delle vie pubbliche; nel qual caso debbono essere praticate barriere per garantire la sicurezza publica. Il ministro dei lavori publici sarà incaricato di regolare in ciascun caso il modo, le guardie, le condizioni del servizio delle barriere.

Le alte ghiaiate, li *viedotti*, che servono al passaggio delle riviere o delle vallate profonde, potrebbero occasionare gravi sinistri se uno spostamento delle rotaie avvenisse al momento in cui il treno li percorre: come egualmente succederebbe nelle strade poste lungo una riviera od un precipizio. A prevenire questi accidenti potrà essere ulteriormente riconosciuto indispensabile di munirli di *contro-rotaie*. Non debbo tuttavia tacere a V. M. che l' opinione è assai divisa sui vantaggi di questa provvidenza, essendovi persino alcuni, che riguardano le *contro-rotaie* come una causa di pericolo. Così V. M. vorrà bene rimarcare che la prescrizione dell' articolo 4 non è assoluta perchè subordinata ad una condizione che giudicasi per effetto dell' esperienza.

Non mi fermo all' articolo 6, che prescrive l' illuminazione delle stazioni e delle loro entrate, come de' passaggi a livello ove questa cautela sarà giudicata necessaria, tornando superfluo ogni sviluppo a questo riguardo.

Il materiale d' esercizio, facilmente si concepisce, non esigere una sorveglianza meno attiva e meno assidua del piano della ferrata.

In primo luogo le locomotive, per quanto ha rapporto al loro apparecchio motore ed ai serbatoi ne' quali il vapore si ferma e si accumula, debbono essere, come tutti gli apparecchi a vapore, sommessi a certe prove e ad una ispezione continua: queste prove e il modo di sorveglianza hanno a regolarsi coll' ordinanza di V. M. del 22 maggio 1843, laonde basterà richiamare intorno a ciò gli obblighi generali imposti alle compagnie.

Quanto agli altri elementi delle macchine, ai loro assi, alle ruote, alle molle di sospensione e di traizione e generalmente a tutte le parti che inservono alla locomozione rapida, essi dovranno essere l' oggetto dell' esame il più ponderato.

Ciò che dico delle ruote e degli assi di macchine, posso dirlo eziandio delle ruote e degli assi dei *tenders* e delle vetture di ogni maniera inservienti al trasporto de' viaggiatori.

La rottura d' un asse di locomotiva e di vettura, che cagioni uno spostamento, può qualche volta produrre grave sinistro, quindi è indispensabile per una parte che gli assi delle locomotive e delle vetture de' viaggiatori siano fatti di ferro martellato di prima qualità e non ammessi che a certe condizioni, e per l' altra parte che dopo la loro accettazione siano l' oggetto d' una continua controlleria.

Molte quistioni rimangono ancora a definirsi per ciò che spetta agli assi, sia per la durata del servizio loro, come per le alterazioni che possono produrvi l' urto e le vibrazioni, alle quali sono esposti nelle ferrate: ma frattanto che attenderemo di conoscere ciò che la esperienza ci potrà insegnare in proposito, è mestieri almeno prescrivere tutte le precauzioni, delle quali la pratica ha dimostrato l' utilità.

Gli articoli del titolo II del progetto di regolamento rispondono a questo grande interesse.

Credo di poter dire qui qualche parola della clausola contenuta nell' articolo 11, per la quale le locomotive dovranno essere fornite d' apparecchi propri a fermare i frammenti del *coke* che cadono dalle gallerie o a impedire l'escita delle faville dal cammino. Il fine di questa clausola è facile a determinarsi: quando le locomotive sono in azione, se prive di cenerario, sfuggono dal focolare frammenti di *coke* incendianti che sono proiettati a lungi, e che imbattendosi in qualche materia combustibile, legno, paglia, cereali, possono appiccarvi il fuoco, come ne occorsero già molti esempi: oltre a ciò per cagione della grande corrente d' aria che, in seguito della rapidità stessa del movimento, si stabilisce nel focolare verso il conduttore del fumo, gran copia di particelle accese sono trasportate al di fuori del tubo, e molte volte queste faville hanno dato occasione ad incendi.

Per impedire l' escita delle faville del *coke* dalle guglie, il solo mezzo sin quì conosciuto è l' uso di un cenerario; ma il cenerario stesso non è scevro da inconvenienti, e nella speranza che sarà possibile di trovare un mezzo più sicuro, conviene limitarsi a prescrivere l'applicazione di un apparecchio qualunque che sia proprio a conseguire lo scopo.

In quanto alle faville che escono dal condotto si conoscono e si applicano diversi mezzi per impedirne la uscita; ma nessuno dessi non è fin ad oggi completamente sufficiente, per cui ho dovuto limitarmi a prescrivere l' uso di un apparecchio proprio ad ottenere quanto ho di sopra indicato.

Il titolo terzo relativo alla composizione dei convogli contiene molte disposizioni di grave importanza.

È evidente che le ferrate divenendo in certa guisa per le località che attraversano le sole vie di comunicazione per la quasi immediata soppressione di ogni altro mezzo di trasporto sulle antiche strade parallele, è indispensabile adottare la regola generale che ogni convoglio ordinario deve contenere un numero sufficiente di ciascuna classe di mezzi di trasporto. Il publico, prevenuto delle ore di partenza, deve trovare al momento fissato e a sua volontà mezzi sicuri di trasporto. Quest'obbligo imposto alle compagnie non può esser contestato, e costituendo una legge comune per le ferrate noi l'abbiamo inserito a capo del titolo terzo. Ma da un altro lato si prevede ancora che nell'interesse medesimo del publico quest'obbligo può non estendersi a certi convogli e per esempio a quelli che chiamano convogli diretti, i quali non si fermano alle stazioni intermediarie, oppure a un solo piccolo numero delle medesime, e che in oltre sono generalmente animati da una velocità, non ancora riconosciuta necessaria per tutte le classi. D' altronde basta adottare la regola generale ed abbandonare le eccezioni alla decisione dell' autorità, perchè tutti gl' interessi siano garantiti e soddisfatti. Egli è in questo senso e a questo fine che è redatto l' articolo 17.

L' articolo 18 determina le condizioni generali da osservare nella composizione di un treno, sia di viaggiatori, sia di viaggiatori e mercanzie ad un tempo. Esso regola implicitamente il numero dei freni, di cui ciascun convoglio dovrà essere munito, lasciando d' altronde al ministro dei lavori publici la cura di fissarne il numero per ciascuna ferrata, sia per riguardo al numero delle vetture, che alla pendenza della via; precisa egualmente il numero massimo delle vetture di cui un convoglio potrà in tutt' i casi essere composto; e sopra tutti questi punti l' amministrazione ha cercato di approssimarsi possibilmente a quello che ne insegna la pratica delle ferrate regolarmente esercitate.

Rispetto al numero delle vetture, il massimo adottato dal regolamento ha per iscopo di non apportare ostacoli al servizio, e di non mettere la compagnia in caso di contravvenzione, quando l' affluenza straordinaria dei viaggiatori, in certi dati giorni, può obbligare a proporzionare il numero dei veicoli ai momentanei bisogni della circolazione.

In queste speciali circostanze il numero maggiore delle vetture in un solo treno può presentare minori inconvenienti di quello che il far ritardare ad una parte dei viaggiatori la loro partenza, oppure formare un convoglio supplementario. Fin qui i regolamenti provvisori avevano fissato il massimo a 32 vetture: un attento esame dei fatti ha indotto a diminuirlo a 24. Ed anche così ridotto,

il numero sorpassa sensibilissimamente gli abituali bisogni di un ben regolato esercizio; inteso già che questa non sarà la regola ordinaria, ma bensì piuttosto la eccezione. Operando altrimenti, se la compagnia per diminuire il numero dei convogli componesse i treni in modo da riavvicinarsi troppo spesso a questo estremo limite, l' amministrazione vi scorgerebbe la prova che la organizzazione del servizio non soddisfa ai bisogni della circolazione, ed essa farebbe uso del diritto che il regolamento le attribuisce di controllare e modificare, nel doppio interesse della sicurezza e di un utile esercizio, le misure adottate dalla compagnia. Fa d' uopo non dimenticare che indipendentemente dal regolamento che considera certi fatti in contravvenzione e che li condanna a penalità anche nei casi che non hanno dannose conseguenze, la legge sull' esercizio delle ferrate applicasi, in caso di sinistro, a tutti quei fatti di esercizio che possono imputarsi ad una imprudenza e che essa legge addebita alla responsabilità della Compagnia quasi correttivo della facoltà che il regolamento le ha accordato.

Alcuni avrebbero desiderato che la proibizione della doppia locomotiva fosse positiva ed assoluta; noi non abbiamo creduto conveniente di aderire a questo voto senza cagionare grave impedimento nell' esercizio delle ferrate e sopra tutto in quelle che sono prossime alle grandi città. Sopravvengono casi di affluenza straordinaria, ne' quali per trasportare tutta la copia di gente che si presenta, sarebbe d' uopo moltiplicare i convogli ad un numero pericoloso, se non si attivasse una seconda locomotiva. In altre circostanze, come quelle di cadute d' acqua ghiacciata, e di piogge, in quelle di vento, non che di una salita ripida ec. ec., l' aggiunta di una seconda locomotiva può divenire indispensabile; ed anzi in questi diversi casi essa può divenire una garanzia alla publica sicurezza. In fatti una sola non potrebbe comunicare alla percorrenza dei convogli quella celerità che richiede un regolare servizio e che è la più essenziale condizione alla sicurezza. È d' altronde necessario che non si faccia abuso d' una facoltà che costituisce una eccezione al regolamento; e per obbligare le compagnie ai limiti che l' amministrazione ha creduto bene di adottare, io propongo la seguente risoluzione e cioè che in tutti que' casi ne' quali sarà usata una seconda locomotiva, la Compagnia sarà in obbligo di notare sopra un registro il motivo, la stazione, e l' ora nella quale il treno si sarà da essa dipartito.

L' articolo 21 proibisce di far circolare coi viaggiatori materie atte a esplodere o ad incendiarsi. Questa disposizione indispensabile anche nelle strade ordinarie, la è assai di più nelle ferrate, nelle quali si trovano riuniti ad un tempo, specialmente in alcune circostanze, molte centinaia di viaggiatori, e nelle quali la rapidità delle corse può sviluppare con una spaventevole attività incendi che altronde sarebbe più facile a spegnere.

In forza dell' articolo 22 le vetture, che fanno parte dei treni, debbono essere congiunte fra loro con tali mezzi che i fermagli e le molle sieno sempre in contatto. È facile prevedere la utilità di questa misura: interessa moltissimo che tutte le vetture non costituiscano in certa tal guisa che un sol corpo, e che nel caso di un violento fermarsi, esse non precipitinsi le une sulle altre.

Il secondo paragrafo di questo stesso articolo racchiude parimenti una essenzialissima clausola. Le carrozze dei vetturini sono oggi ammesse a far parte dei convogli, ma è necessario che esse siano sugli appositi piani in modo solido e che i loro carichi siano distribuiti in maniera da non troppo elevare il centro di gravità della massa. Queste condizioni riguardano molto dappresso alla sicurezza della percorrenza. Noi dobbiamo confessare che sino ad oggi esse non sono state bastantemente adempite, per cui si rende necessario di riservare all' amministrazione il diritto di esigere più certe garanzie.

Allorchè un convoglio è in corsa, possono aver luogo diversi casi: per esempio, la rottura di una ruota, o di un asse, o di una traversa del carro che obblighi a fermarsi immediatamente la macchina: in questi casi si scorge la necessità di un mezzo facile e sicuro di comunicazione fra i conduttori preposti alla sorveglianza delle vetture ed il meccanico. A quest' oggetto serve appunto l' articolo 23.

Il titolo 4 dà le norme della partenza, della circolazione e dell' arrivo dei treni. Questo titolo è il più importante di tutti quelli che comprende il presente regolamento. Fin qui noi abbiamo indicato le condizioni da osservare esattamente per assicurarsi del buono stato della strada, della buona confezione delle macchine e vetture, e del modo con cui queste macchine e vetture debbono far parte dei treni; ma le principali cagioni dei sinistri avvengono quando i convogli sono in corsa. Egli è adunque importantissimo il regolare queste corse all' effetto di prevenire gl' incontri, gli urti, le collisioni, cagioni sempre di sì deplorabili catastrofi.

Se i treni in percorrenza ed in sensi opposti non procedono per la stessa strada, o se percorrendo sulla stessa strada, essi rimangono sempre collocati ad una certa distanza gli uni dagli altri, mai potranno incontrarsi, e però non si avranno a temere sinistri. Il punto importante è che queste condizioni abbian luogo, al qual fine sono appunto dettate le misure comprese nel titolo 4.

L' articolo 25 attribuisce al ministro la facoltà di regolare sulla proposizione della compagnia in qual senso i treni e le macchine isolate debban muoversi sopra ciascuna rotaia. Ma siccome può accadere che una ferrata non sia di tanta importanza da essere costrutta a due binari, egli è in questo caso che l' amministrazione determinerà i punti ove i convogli provenienti da diverse direzioni dovranno rispettivamente soffermarsi.

Un regolamento di servizio fisserà le ore di partenza da ciascuna stazione, e mai un convoglio dovrà partire da una stazione prima dell' ora fissata dal regolamento; e così pure giammai dovrà partire da una stazione prima che sia trascorso dal passaggio o dalla partenza del convoglio precedente, il lasso di tempo che sarà stato fissato dal ministro sopra la proposta della compagnia. Alcuni segni saranno esposti all' ingresso di ciascuna stazione per indicare ai meccanici dei treni, che potrebbero sopravvenire, se il lasso di tempo, determinato per permettere l' accesso, è già passato. In fine nell' intervallo d' una stazione a una stazione vicina, i treni dovranno sempre tenersi ad una certa distanza gli uni dagli altri, e de' segni saranno fissati sopra diversi punti della linea per avvertire il meccanico e assicurare l' osservanza di questa distanza. È facile scorgere che se alcuna infrazione non è commessa a queste misure di precauzione che formano l' oggetto dell' art. 27, e se vi si aggiunge la disposizione inserita nell' art. 28, e salvo il caso di forza maggiore ed il bisogno di riparare la strada che non permette l' accesso dei treni nelle stazioni o luoghi autorizzati, si saranno date alla circolazione sulle ferrate le garanzie più essenziali.

Le ferrate possono presentare nel loro andamento de' piani inclinati. In luogo di offrire un piano a cielo aperto, possono attraversare le montagne con tracce sotterranee. In questi tratti abbisognano provvedimenti speciali di precauzione. L' art. 29 lascia in facoltà del ministero de' lavori pubblici di determinarle sulla proposizione delle compagnie; come gli dà il diritto di regolare, alla stessa condizione, la massima celerità da imprimere al treno sulle diverse parti di ciascuna linea e la durata del tragitto. Queste condizioni diverse hanno per iscopo di assicurare l' esattezza del servizio, e la regolarità di questo è il pegno migliore che possa darsi alla sicurezza de' viaggiatori.

A norma dell' art. 30, le misure speciali da prendersi per la spedizione e l' andamento dei convogli straordinari, debbono essere regolati dal ministero dei lavori publici sopra proposizione della compagnia. Questa disposizione è ella sufficiente? Non converrebbe completamente proscrivere i convogli straordinari? Prima di decidermi sopra una quistione così grave, ho consultato gli uomini versati nella pratica delle ferrate: ho cercato di rendermi edotto di tutte le circostanze che possono presentarsi nell' esercizio di queste vie di comunicazione; e da questo esame ponderato ne è risultata in me la convinzione che in molte circostanze vi sarebbe danno pel publico il non permettere la spedizione d' un convoglio straordinario. Al punto d' incontro di due linee che si congiungono e di cui il servizio è organizzato in guisa da stabilire una circolazione continua dell' una sull' altra, se il convoglio proveniente da una di queste linee non giunge al punto di unione che dopo l' ora nella quale ha dovuto partire il treno dell' altra linea con cui corrisponde, un convoglio straordinario è indispensabile; mentre i viaggiatori sarebbero costretti altrimenti aspettare forse più ore prima di continuare la loro strada: può essere ancora che a un dato giorno e per qualche sopraggiunta circostanza imprevedibile si presenti nell' uffizio della ferrata un' affluenza straordinaria di viaggiatori, per cui un solo convoglio sia insufficiente a trasportarli; laonde bisognerebbe far loro soffrire un ritardo, quasi sempre inconciliabile coi loro affari, se non si prendesse il partito di attivare un convoglio straordinario; di più la limitazione del numero delle vetture prescritte all' art. 17 del regolamento può di tanto in tanto dare occasione a questa necessità.

È poi a rimarcare che in simili circostanze i convogli straordinari non sono veramente pericolosi, poichè possono essere facilmente annunziati su tutta la linea dal convoglio ordinario che li precede. Penso dunque che vi è luogo a non proscrivere un uso adottato sulle ferrate di tutti i paesi; ma perchè le compagnie non facciano abuso della facoltà loro riservata, è prescritto di partecipare tosto al commissario di polizia il motivo che induce alla spedizione dello straordinario convoglio; onde che se il motivo è insufficiente o mal fondato, il ministro intervenga per restringere in avvenire ne' più stretti limiti la facoltà di simili spedizioni.

Gli articoli dal 31 al 36 portano le condizioni per trasmettere i segnali relativi all' andamento dei treni, sia di giorno che di notte, e così in caso di riparazione di una delle rotaie: l' argomento è di per se facile a concepirsi senza d' uopo di ulteriori dilucidazioni, bastando la sola enunciativa posta negli articoli.

(*sarà continuato*)

SEZIONE ECONOMICA.

Sul nuovo corso di economia politica alla università di Torino, continuazione, vedi n. 21. Se non che, per successione eventuale chiamato ben tosto il re Carlo ad altro regno, lasciato quello delle due Sicilie al proprio secondogenito ancora fanciullo, correasi pur troppo di bel nuovo il pericolo di maggior decadenza, pel sempre debole effetto della sovranità rimasta lungamente in mano ad una reggenza, attesa la minorità del principe.

La divina provvidenza, e la prudenza di Carlo terzo inspirato da essa, temperavano codesta condizione del regno, col chiamare nel Fannucci a governarlo un ministro, il quale assunse il nobile incarico di continuare il sistema fondato dal precedente sovrano. Così le buone idee già allignate proseguirono il corso loro, e, mentre la scienza arricchivasi di novelle produzioni, nella pratica governativa s' intraprendevano le più utili riforme, le quali prepararono di poi la via a quelle maggiori, che il progredir del secolo, anche frammezzo ai tempi procellosi seguiti di poi, in cui alle ire

civili lasciavasi pur troppo libero il campo, dopo la ricomposta quiete, non tralasciarono di far conseguire ai sudditi molti profittevoli miglioramenti.

Il convincimento della necessità d' alcune fra codeste riforme, che alla economia civile si riferivano, e la sana idea di prepararvi con insegnamento scientifico la pubblica opinione mossero l' egregio Bartolomeo Intieri ad istituire un tale insegnamento, mercè della cattedra d' economia civile da esso fondata in Napoli a proprie spese; ed il benefico ed illuminato istitutore trovò nel celebre Genovesi l' uomo atto al profittevole ufficio.

Allora vedevan la luce quelle *Lezioni d'economia civile*, le quali saran sempre l' onore della scuola italiana. Per esse formolossi in canoni logicamente ordinati ed esposti quel carattere nazionale, che sempre distinse la nostra scuola, la quale sa congiungere l' utilità vera della scienza colla morale applicazione di essa, insegnando la giusta ripartizione della produzione fra tutti, ordinata coll' evangelico principio della maggior uguaglianza possibile. Diversa in ciò dalle altre scuole, le quali attendono solo a curare la massima quantità possibile della produzione, convinte come sono, che basti molto produrre per assicurare il godimento comune, mercè della ripartizion de' prodotti, e quindi degli agi fra tutti, che debbe derivare dalla cresciuta produzione.

Gl' insegnamenti del Genovesi trovarono in alcune altre italiane province esperti imitatori pratici, taluno de' quali non isdegnò neppure di trattare la scienza. Così in Toscana un principe egregio, Leopoldo I, introdusse insieme con molte altre utili istituzioni l' intera libertà di commercio.

La sapienza civile di quel sovrano riformatore esordiva per tal guisa in quel sistema, sol oggi entrato nell' ordinamento politico delle più grandi e colte nazioni, dopo lunga resistenza, preceduta dalle più travolte dottrine, cui l' umano ingegno potesse trascorrere, sedotto dai più speciosi argomenti, ingannato da fatti mal intesi, traviato dalle men rette massime di governo.

Al riformatore toscano faceano plauso gl' interpreti della scienza, succeduti, lui vivente, a que' pochi più antichi, che pur aveano colà di vera luce brillato, come un Davanzati. E Bandini, Paoletti, Fabbroni, con altri ancora, insegnarono quanto fossero profittevoli gli ordini economici fondati dal gran Leopoldo.

Nè meno diretta a vera pubblica utilità era l' arte di governo in Lombardia, quando vi regnò l' Augusta Maria Teresa, giustamente chiamata la madre de' propri sudditi. Allora le massime di Carli, di Neri, di Beccaria e di Verri, erano attuate per suo ordine da un illuminato ministro, il celebre conte di Firmian, la cui memoria sarà sempre benedetta nella nostra Insubria. Perchè egli, tutto intento a curarne la prosperità, estraneo a qualsiasi pensiero di gelosia governativa, o di sospetti, non aveva che un solo desiderio, quello di beneficare i popoli affidati al suo reggimento, e di condurli a quell' agio comune che dev' essere lo scopo d' ogni politico ordinamento.

Quanto alle subalpine provincie, l' augusta casa di Savoia, da molti secoli chiamata a governarle, e ad assorbire successivamente que' principati minori che il medio evo vi avea lasciati, sebben mossa essa pure costantemente da paterne intenzioni, nulla meno, travagliata dalle imperiose necessità delle militari vicende in cui fu sempre avvolta, e ridotta perciò più alla pratica delle arti di guerra che non a quelle di pace, dovea per necessità trascurare l' elemento economico. Non è però che tratto tratto non mostrasse anche verso di questo qualche tendenza. Prìncipi di mente vasta e d' alti concetti alle speculazioni del governo pacifico singolarmente avvertirono, ed in fatti ebbe in Amedeo VII, e nel grande Emmanuele Filiberto due sovrani riformatori, dai quali non erano disconosciute molte leggi economiche; come nel Botero ebbe uno scrittore, che la ragion di stato seppe in canoni scientifici formolare.

Carlo Emmanuele terzo, e il Bogino di lui ministro, alle buone dottrine lombarde apertamente propensi, con ottimo successo ne imitarono alcune. Però non esitarono a chiamare in sussidio delle speculazioni loro i consigli d' alcuno di quegli statisti, venuti allora per concessione di Maria Teresa ad insegnare nella monarchia di Savoia le buone pratiche governative, cui nel vicino Stato attendevano. Per tal guisa propagaronsi in essa le più savie dottrine in fatto di catasto e di monetazione: chè allora, la Dio mercè, cominciavano a sorger tempi più felici, in cui la circostanza del vicinato, lungi dal far riguardar le nazioni con invido mal talento fra di esse, le spingeva anzi a comunicarsi le utili idee, gli onesti, illuminati e profittevoli pensieri!

Se non che il re Carlo col suo Bogino non isfuggirono al pericolo in cui sovente inciampano i governi mossi anzi tutto da idee paterne; i quali, diretti dal pensiero d' una gretta economia attuale, preferiscono i men larghi provvedimenti alle imprese ardite e generose, in cui spendesi con maggiore profusione per meglio raccogliere nel futuro. Quindi non senza ragione il Botta chiamolli più buoni massai, che veri riformatori di Stato, e non debbe perciò sorprendere se a più d' un errore economico trascorsero, ed in ispecie a quelli del sistema vincolante e proibitivo, non che protettivo in fatto di commercio, opposto a quello d' intera libertà con sì buon successo osservato in Toscana.

Pertanto, se il re Carlo ed il Bogino, malgrado quell' errore, colsero i frutti di lunga pace, vedendosi pel solo effetto di questa notevolmente crescere la produzione e l' agio comune, non conseguirono però tutto quel rapido progresso, che la pace procura sotto un più largo governo, come in Toscana fondato sulla libertà economica, sulla diffusione maggiore d' ogni buona disciplina, e sulla estensione d' ogni lavoro pubblico e privato, che tanto agevola qualsiasi maniera di traffico sciolto da ceppi inopportuni. E forse fu per questa mancanza di più largo sistema governativo che non sorsero nella monarchia di Savoia, come in altre parti d' Italia, scrittori di pubblica economia, i quali, ordinate le regole della scienza con quel logico sistema d' idee su cui debbe fondarsi, serbassero alle buone pratiche esordienti una cautela di continuazione e di progresso col cessare de' loro istitutori.

Mancato il re Carlo, posti in non cale i pur utili servigi del Bogino, prevalsero di nuovo le dottrine anti-economiche, e cessata contemporaneamente la stretta amministrazione del pubblico erario, cui sottentrava la meno illuminata larghezza dello spendere improduttivamente, la finanza come la sostanza dell' universale presto riducevansi a così poco solida condizione, che, al primo trambusto, ogni elemento di pubblica e di privata economia dovea per necessità rovinare. Non mancarono tuttavia al finire dello scorso secolo ed all' esordire di questo alcuni subalpini scrittori, i quali tentarono di propagare le buone dottrine economiche, tra cui vogliono essere ricordati Napione, Vasco, Solera, Morozzo, Balbo e Gambini. Ma, soperchiando l' ordinamento militare, e prevalendo nelle faccende civili l' impero del curialismo, questo a forma processuale soltanto seppe ridurre ogni regola di buon governo. La vera ragion di stato fu trascurata, e si fondò la massima esclusiva della sola necessità di studiare l' antica legislazione, non con ispirito filosofico, ma sotto forme curiali. E furono rilegati fra gli utopisti i cultori della scienza economica, i quali pretendevano di professare migliori e più sane dottrine, appropriate a' nuovi tempi. Padroni del governo civile, i legulei dispregiavano codeste dottrine, e, ricusando di piegarsi alla loro evidenza, lasciavano che il principio empirico dovunque prevalesse. E prevalse in vero per modo, che, al sopravvenire della rivoluzione francese, il potere secolare d' un governo paterno crollò senza quel sussidio degli sforzi della nazionalità e delle agiate facoltà individuali, mercè del quale in altre epoche giunse a resistere al soperchiare di tempi procellosi, o a cedere almeno solo per poco, risorgendo indi a non molto coll' ancor valido concorso de' propri mezzi congiunti ad esteri aiuti.

Infatti, se non era la ristaurata dottrina della legittimità, la quale, in molti paesi disconosciuta, fu però sempre rispettata nella monarchia di Savoia, l' antico reggimento d' essa periva per sempre, colpa, è vero, in parte della tristizia de' tempi, ma, diciamolo pur francamente, in parte pure degli errori de' legulei.

Al ristaurato antico reggimento, ingrandito ancora dall' utile acquisto di nuove provincie, sembra che avrebbe dovuto servir di scuola la memoria di quegli errori. Ma no; che pronto nuovamente sorgeva ancora il curialismo ad invadere un' altra volta il governo economico.

Invocando esso il principio poco illuminato di ricondurre istantaneamente ogni ordine alla primitiva sua condizione, senza avvertire ai tempi ed ai costumi diversi, mutati durante l' estera occupazione, ond' eransi create nuove tendenze e fondati altri interessi; *niun riguardo avuto* all' occorso in queste subalpine provincie, que' legulei pretesero, richiamando tutte le antiche istituzioni, di restituire ogni cosa al primiero suo stato, quantunque, pel tempo trascorso, quelle fossero divenute meno atte a provvedere alle recenti emergenze ed ai bisogni svariati dei sudditi.

Quel primo fatale errore costò caro al paese. Perocchè, oltre al nascer da esso un gran danno economico, derivò altresì un immenso danno morale per la politica divisione suscitata negli animi, taluno de' quali, eccedendo sconsigliatamente in troppo assolute opinioni, lasciavasi condurre al trascorso di novità pericolose e colpevoli. Da queste sorgevano lamentevoli reazioni, sulle quali, come sulle tentate novità, meglio è tirare dai due lati un velo, poichè la saviezza di prìncipi illuminati, accordando al sano pubblico criterio ciò che il comun voto invocava, seppe ordinare que' miglioramenti, che senz' altro trambusto conducono la nazione a quella prosperità, cui giustamente anelano i governanti ed i governati.

Nè potea diversamente succedere, malgrado il contrario voto d'una minorità retrograda, frammezzo al generale progresso delle varie nazioni. Perocchè l' esempio del bene, la Dio mercè, è almeno, a compenso di quello pur contagioso del male, spesse volte anche seguito.

Le mutazioni governative sono di frequente ordinate per imperscrutabile divino decreto insieme a quelle delle dinastie sovrane. Quando è necessario che il civile ordinamento d' un popolo si rinnovi con norme più appropriate ai tempi che corrono, Quegli, che di tutto a sua posta dispone, permette che cessino le dinastie che fecero il tempo loro, e fa subentrare prìncipi nuovi, i quali alle necessarie riforme provvedono.

(*sarà continuato*)

VARIETÀ.

Introdotto in Bologna nell' anno 1846 =

frumento	(terriero Corbe	126,462	totale corbe	145,248
	(forestiero «	18,786		
formentone	(terriero «	21,722)	« «	134,291
	(forestiero «	112,569)		
uva	. . . .		castellate	23,155 1/2

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.